M. SKWIOT, A. JARSKI

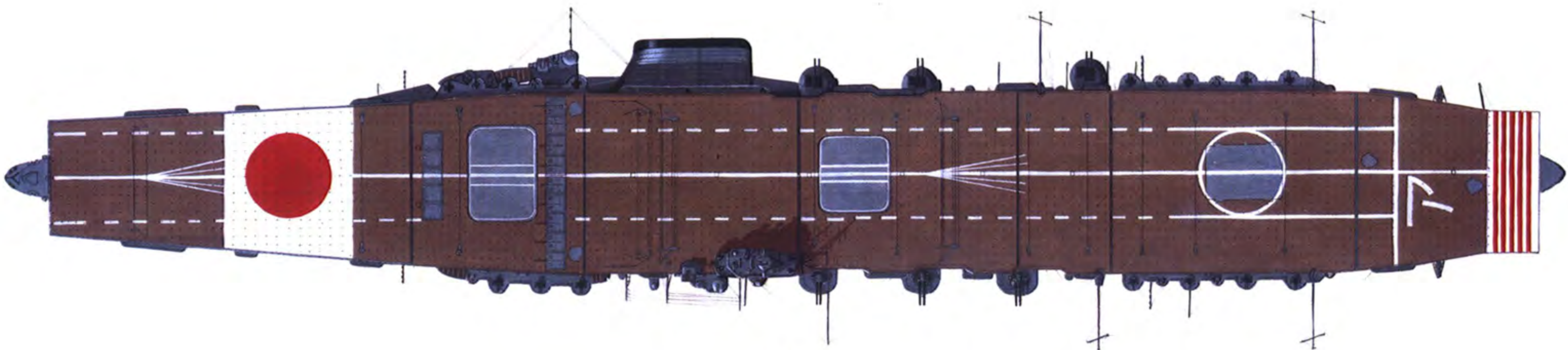
MONOGRAFIE MORSKIE

2

# AKAGI



## KAMUFLAŻ „AKAGI" W OKRESIE BITWY O MIDWAY







MONOGRAFIE MORSKIE

MIROSŁAW SKWIOT, ADAM JARSKI

# AKAGI



A.J. • PRESS

# SERIA: MONOGRAFIE MORSKIE - NUMER 2



**Na okładce**: „Akagi" w czasie manewrów, połowa 1941 roku.
Mal. Jarosław Wróbel

**Na stronie tytułowej**: „Akagi" sfotografowany z samolotu, który przed chwilą z niego wystartował. Na pokładzie widoczne są: startujący myśliwiec A6M2 oraz stojący bombowiec nurkujący D3A1 Zdjęcie wykonano w kwietniu 1942 roku.

## Od Wydawcy

Wreszcie ukazał się długo oczekiwany drugi numer MONOGRAFII MORSKICH. Wielka pracochłonność przy opracowywaniu tego typu monografii nie pozwala na ich „masową" produkcję, gdyż byłoby to ze szkodą dla ich jakości i rzetelności. Długi cykl ich przygotowywania nie pozwala mi na sprecyzowanie w chwili obecnej tytułów następnych numerów i terminów ich ukazania się.

Z dużą przykrością muszę poinformować szanownych Czytelników, że idea wydawania planów modelarskich w oparciu o materiały zawarte w MONOGRAFIACH MORSKICH na razie nie zostanie urzeczywistniona.

Jeśli chodzi o monografię „Akagi" - wypada nadmienić, że część operacyjna, zwłaszcza opisy Operacji hawajskiej i Bitwy pod Midway zostały skrócone do minimum ze względu na planowane uruchomienie nowej serii wydawniczej, poświęconej kampaniom powietrznym, w której oba tematy zostaną potraktowane szerzej. Pierwszy numer serii KAMPANIE POWIETRZNE, poświęcony kampanii nad Afryką Północną ukaże się jeszcze przed świętami Wielkanocnymi. Drugi numer zostanie poświęcony wojnie powietrznej nad Wietnamem.

W najbliższych dniach w sprzedaży ukaże się pierwszy numer nowej serii :MALOWANIE I OZNAKOWANIE, poświęcony LUFTWAFFE w jej pierwszym okresie - 1935 - 1940. Dalsze okresy zostaną omówione w następnych numerach.

Numery archiwalne można zamawiać bezpośrednio w Redakcji. Dostępne jeszcze są: Nr 1, 2, 4 (drugie wydanie), 5 (nieliczne egz.), 7 (drugie, poszerzone wydanie), 11 i 12 MONOGRAFII LOTNICZYCH i Nr 1 MONOGRAFII MORSKICH. Wysyłka za zaliczeniem pocztowym.

Życzę przyjemnej lektury.

Adam Jarski


P. O. Box 73
**80–461 GDAŃSK 45**
tel. (0-58) 56-04-23

Rêdaktor naczelny: **Adam Jarski**
Redaktor naczelny serii: **Przemysław Budzbon**
Redaktor prowadzący serii: **Mirosław Skwiot.**
Rysunek na okładkę: **Jarosław Wróbel**
Plansze barwne: **Zbigniew Kolacha**
Projekt graficzny okładki i strony tytułowej: **Jarosław Wróbel**
Redaktor: **Dariusz Józefowicz**
Rysunki: **Mirosław Skwiot, Tadeusz Skwiot**
Opracowanie składu: **Agencja A.J.-PRESS**
Druk: **Drukarnia Oruńska**,
Gdańsk, ul. Małomiejska 41, tel 39-41-22

**ISBN 83–86208–01–5**

Od Autorów

Autorzy chcieliby bardzo podziękować tym wszystkim, którzy pomogli przy opracowywaniu monografii lotniskowca „Akagi". Na każdym etapie powstawania tego numeru ich cenne uwagi i spostrzeżenia pomagały nadać tej monografii odpowiedni kształt. Bardzo serdecznie dziękujemy pani Teresie Prusinowskiej za pomoc przy redagowaniu tekstu oraz pomoc w tłumaczeniu tekstu japońskiego. Również chcielibyśmy podziękować kolegom: Krzysztofowi Żarneckiemu za udostępnienie materiałów, Grzegorzowi Pomorskiemu – szefowi firmy GPM – za pomoc w zdobyciu materiałów źródłowych i fotograficznych, Markowi Twardowskiemu za udostępnione materiały uzupełniające historę bojową okrętu. Podczas zbierania informacji na temat lotniskowca, dzięki życzliwości wielu osób uzyskaliśmy olbrzymią ilość materiałów piśmiennych i fotograficznych, dotyczących japońskiej marynarki wojennej, które – być może – zaowocują kolejnymi monografiami.

Informujemy, że w klubie modelarskim „Delfin" przy Domu Kultury im. Stanisławy Przybyszewskiej w Gdańsku – Morenie, ul. Nałkowskiej 3 powstają modele opisywanych przez nasze wydawnictwo okrętów.

Autorzy

**Lotniskowiec „Akagi" po modernizacji w 1938 roku. Na pokładzie widoczne dwupłatowe samoloty torpedowe B4Y1 (z przodu), bombowce nurkujące D1A2 oraz jednopłatowe myśliwce A5M2 (z tyłu).**

## PROGRAMY ZBROJENIOWE FLOTY JAPOŃSKIEJ

Na przełomie XIX i XX wieku w okresie „Restauracji Meiji" obok reform całej struktury państwa japońskiego również i Cesarska Japońska Marynarka Wojenna doczekała się programu rozwoju z prawdziwego zdarzenia. Jednym z nich był projekt „8–8 Flota" („*Hachi–Hachi–Kantai*"), który uzyskał swój ostateczny kształt w dniu 4 kwietnia 1907 roku. Głównym inicjatorem pomysłu był wiceadmirał Gonnohyde Yamamoto, który adaptował poprzedni projekt z roku 1895. Adaptowany projekt przewidywał budowę sześciu pancerników oraz sześciu krążowników pancernych. Ten nowy program budowy okrętów nosił nazwę „6–6 Flota" i na prośbę wiceadmirała Gonnohyde Yamamoto komandor podporucznik Tetsutaro Sato przystosował go do aktualnych potrzeb Cesarskiej Marynarki Japońskiej, uwzględniając doświadczenia wyniesione z wojny rosyjsko-japońskiej. Definitywna wersja zaprezentowana w kwietniu 1907 roku w dokumencie o nazwie „Cesarski Traktat Obronny" („*Teikoku Kokubo Shiron*") zakładała, że Japonia uzyska panowanie na morzu do 1920 roku. Marynarka wojenna miała składać się z floty bojowej („*Kaisen Kantai*") złożonej z trzech dywizjonów w składzie ośmiu pancerników, trzech dywizjonów w składzie czterech krążowników pancernych i trzech dywizjonów w składzie czterech krążowników drugiej klasy. Jednostki drugiej linii tworzyły flotę pomocniczą[1].

4 kwietnia 1907 roku zaakceptowano pierwszy dokument o nazwie „Cesarska polityka obronna" („*Teikoku Kokubo Hoshin*"). Na prośbę cesarza Matsuhito marszałek polny Aritomo Yamagata sformułował w październiku 1906 roku zasady polityki obronnej, uwzględniając polityczne lekcje wyciągnięte z wojny rosyjsko-japońskiej oraz wzrastające zainteresowanie Stanów Zjednoczonych obszarami Dalekiego Wschodu i Pacyfiku.

Dokument, opatrzony klauzulą tajności, na pierwszym miejscu wymieniał Rosję jako pierwszego potencjalnego wroga; następnie wymieniano Stany Zjednoczone i Francję. Od stycznia do kwietnia 1907 roku komandor podporucznik Sato referował na posiedzeniach naczelnego sztabu marynarki „Cesarski traktat obronny". 31 marca 1912 roku wprowadzono zmiany dotyczące klasyfikacji okrętów (nowe definicje pancerników, krążowników liniowych, krążowników „średnich" itd). Nowa klasa krążowników została ujęta w planach zawartych w dokumencie „Uzupełniający program nowej floty" („*Shin Kaigun Jujitsu Keikaku*"), zaprezentowanym przez ministra marynarki, wiceadmirała Minoru Saito. Przewidywano w nich zbudowanie – pomiędzy 1911 a 1918 rokiem – pięćdziesięciu jeden jednostek: siedmiu pancerników, trzech krążowników pierwszej klasy, czterech krążowników drugiej klasy, jednego krążownika, dwudziestu sześciu niszczycieli oraz dziesięciu okrętów podwodnych. Flota cesarska, po zrealizowaniu powyższych zamierzeń do dnia 1 kwietnia 1919 roku, przedstawiałaby się następująco (tylko ciężkie okręty): osiem pancerników (siedem jednostek oraz „Fuso"); osiem krążowników pierwszej klasy (trzy jednostki + „Kurama" oraz cztery klasy „Kongo") osiem krążowników drugiej klasy (trzy jednostki + jedna „zwiadowcza" oraz „Tone" i trzy typu „Chikuma").

CHARAKTERYSTYKA KRĄŻOWNIKA LINIOWEGO „AKAGI"

Projekt krążownika liniowego „AKAGI"



Piloci myśliwscy z lotniskowca „Akagi". Baza Kagoshima, styczeń 1941 roku.

Projekt znany jako „8–8 Flota" nie został szybko wprowadzony w życie w związku z kłopotami finansowymi i politycznymi, jakie w tym okresie przechodziło Cesarstwo Japonii — odrzucono go podczas posiedzenia Rady Ministrów w dniu 12 lipca 1910 roku. Zgodzono się jedynie na zaprezentowanie uproszczonej wersji tego planu jako pierwszego kroku w kierunku realizacji celów przyszłej floty.

Nowy Minister Marynarki — wiceadmirał Yashiro Mutsuro — zaproponował rozszerzenie programu „8–8 Flota" tak szybko, jak jest to możliwe i uzyskał podczas posiedzenia w dniu 22 czerwca 1914 roku aprobatę sekcji obronnej Rady Ministrów. Nowy plan przewidywał budowę floty zgodnie z uproszczonym programem „8–8 Flota", nazwanym „8–4 Flota". Wybuch pierwszej wojny światowej oraz rozwiązanie japońskiego parlamentu w dniu 25 grudnia 1914 roku ponownie opóźniło realizację projektu.

10 września 1915 r. kolejny Minister Marynarki — Tomosaburo Kato — uzyskał dla planu aprobatę Komisji Obronnej, jednak na posiedzeniu Rady Ministrów (13 września) program „8–4 Flota" został poparty jedynie częściowo. Podczas posiedzenia Parlamentu (37 sesja) poddano pod głosowanie i zaakceptowano „Nowy morski program budowy okrętów 1916" („*1916 Shinzokan Keikaku*"). Uchwała ta, z dnia 24 lutego 1916 roku, pozwalała na zbudowanie części jednostek z programu „8–4 Flota": pancernika „Nagato", lekkich krążowników „Tenryu" oraz „Tatsuta", niszczyciela „Tanikaze", okrętów podwodnych „14" „19" „20", oraz zbiornikowca „Sunosaki". 25 stycznia 1917 roku, podczas 38 sesji Parlamentu, nie doszło do akceptacji dalszych celów programu „8–4 Flota" z powodu... rozwiązania Parlamentu. Nadzwyczajne 39 posiedzenie zaakceptowało w dniu 14 czerwca 1917 roku „kompleksowy program floty „Osiem-Cztery" („*Hachi-Shi Kantai Kansei Keikaku*"). Pozwalał on na zbudowanie w przeciągu siedmiu lat, począwszy od roku 1917: trzech pancerników „Mutsu", „Kaga", „Tosa"; dwóch krążowników liniowych „Amagi" i „Akagi"; dziewięciu krążowników, dwudziestu siedmiu niszczycieli, osiemnastu okrętów podwodnych oraz trzech jednostek pomocniczych.

Planowana charakterystyka krążowników liniowych typu „Amagi" przedstawiała się następująco:

wyporność normalna — 41.200 ton
wyporność standartowa — 40.000 ton
długość na linii wodnej — 249,9 metrów
szerokość na linii wodnej — 30,7 metra
zanurzenie — 15,3 metra
wolna burta — 9,4 metra
przewidywana moc maszyn — 131.200 KM
przewidywana prędkość — 30 węzłów
uzbrojenie:
10 x 41 cm (w pięciu wieżach dwudziałowych — na dziobie 2 x II i na rufie 3 x II.)
16 x 14 cm (rozmieszczonych pojedynczo)
4 x 12 cm (rozmieszczonych pojedynczo)
wyrzutnie torpedowe — 8 x 61 cm (umieszczone ponad linią wodną).

Stępkę pod krążownik liniowy „Akagi" — drugą jednostkę należącą do typu „Amagi" — położono 6 grudnia 1920 roku w Arsenale Marynarki Wojennej w Kure. Prace na krążowniku liniowym „Amagi" rozpoczęto w dniu 16 grudnia 1920 roku położeniem stępki w bazie morskiej Yokosuka. W dniu 5 lutego 1922 roku, dzień przed podpisaniem Traktatu Waszyngtońskiego, dowództwo cesarskiej floty wydało rozkaz, aby budowy wszystkich okrętów — łącznie z pancernikami „Kaga" i „Tosa" — zostały wstrzymane.

Prace nad budową okrętów „Amagi" i „Akagi" były zaawansowane w około czterdziestu procentach. Podpisany 6 lutego 1922 roku, a ratyfikowany 17 sierpnia 1923 roku Traktat Waszyngtoński zezwalał Japonii na dokończenie budowy osiemnastu okrętów z obu programów uzupełniających flotę „8–6" oraz „8–8"[2].

## TRAKTAT WASZYNGTOŃSKI

12 listopada 1921 roku, podczas otwarcia konferencji waszyngtońskiej, amerykański delegat na konferencję — sekretarz stanu Charles Evans Hughes — przedłożył propozycję Stanów Zjednoczonych dotyczącą redukcji sił morskich. Propozycje i ograniczenia dla nowo powstającej klasy lotniskowców przedstawiały się następująco: 80.000 ton dla marynarki Stanów Zjednoczonych, 80.000 ton dla marynarki brytyjskiej i 48.000 ton dla marynarki Cesarskiej Japonii. Sprawy związane z lotniskowcami były przedmiotem „gorącej" dyskusji w dniu 28 grudnia 1921 roku. Japoński delegat na konferencję — minister marynarki, wiceadmirał Tomasaburo Kato — silnie oponował przeciw amerykańskiemu planowi, domagając się limitu 80.000 ton. Japończycy dążyli do wyrównania limitów, wywierając m.in. nacisk na inne delegacje w celu uzyskania zgody na budowę trzech lotniskowców o wyporności maksymalnej 27.000 ton każdy.

Rankiem, 6 lutego 1922 roku pełnomocnicy Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Japonii, Francji oraz Włoch podpisali Traktat Waszyngtoński ograniczający zbrojenia morskie.

Artykuł VII Traktatu Waszyngtońskiego przyznawał Japonii możliwość budowy lotniskowców o łącznym tonażu 81.000 ton (82.296 ton metrycznych[3]); Wielkiej Brytanii 135.000 ton (137.160 ton metrycznych) oraz Stanom Zjednoczonym 135.000 ton (137.160 ton metrycznych).

W rozdziale II czwartej części Traktatu Waszyngtońskiego definiowano lotniskowiec jako okręt o wyporności powyżej 10.000 ton standardowych, zbudowany jako jednostka przystosowana do startów i lądowania samolotów ze stałym podwoziem.

Artykuł IX Traktatu określał górną (maksymalną) granicę wyporności lotniskowca na 27.000 ton standardowych. Wyjątkiem, obejmującym tylko dwie jednostki o wyższym tonażu, były uwzględnione w artykule II dwa amerykańskie krążowniki liniowe „Lexington" i „Saratoga" przebudowywane na lotniskowce. Ich wyporność wynosiła 33.000 ton standardowych każdy.

Artykuł X Traktatu określał maksymalny kaliber artylerii głównej lotniskowców na 8 cali (203 mm). Artyleria przeciwlotnicza o kalibrze dział 5 cali (127 mm) była wyłączona z ograniczeń Traktatu. Ograniczenie uzbrojenia artyleryjskiego miało na celu uniemożliwienie wykorzystania lotniskowców w roli ciężkich krążowników.



Piloci dywizjonu bombowców nurkujących z „Akagi". Baza Kagoshima, maj 1941 roku.

**Formacja bombowców nurkujących Typ 96 (D1A2) z lotniskowca „Akagi", początek 1940 roku.**



Traktat Waszyngtoński zmieniał swoimi ograniczeniami w zbrojeniach morskich dotychczasową politykę obronną zarówno Stanów Zjednoczonych, jak i Japonii. Rozpoczynał się wyścig o wpływy na obszarze Pacyfiku.

Artykuł 19 Traktatu Waszyngtońskiego (definicja) określał ilość baz militarnych dla Japonii i USA na Pacyfiku.

Budowy krążowników liniowych „Amagi" i „Akagi" włączono w nowy powaszyngtoński program rozwoju floty wraz z innymi okrętami, których budowę rozpoczęto przed 3 lipca 1922 roku. Zarówno te jednostki, które otrzymały zezwolenie na kontynuowanie budów w lutym/marcu 1922 roku, jak również okręty, których budowę rozpoczęto przed 3 lipca 1922 roku, włączono w nowy uzupełniający program budowy okrętów z 1923 roku (*„1923 Kantei Seizo Shinhoju Keikaku"*), zaakceptowany podczas 46 sesji Parlamentu w marcu 1923 roku.

Pracę nad przebudową krążownika liniowego „Akagi" podjęto na nowo w stoczni marynarki w Kure w dniu 9 listopada 1923 roku. W tym czasie główny konstruktor — komandor Kikuo Fujimoto (wraz z komandorem Suzuki) powrócił do planów konstrukcyjnych przebudowy okrętu Przyjęto harmonogram nadzoru nad pracami stoczniowymi związanymi z przebudową okrętu. Podczas wielkiego trzęsienia ziemi, jakie nawiedziło region Kanto w dniu 1 września 1923 roku, kadłub „Amagi" odniósł tak poważne uszkodzenia, że został skreślony z listy floty w dniu 14 kwietnia 1924 roku. 12 maja 1924 roku kadłub jednostki przeznaczono do złomowania. Jako jednostkę do przebudowy na miejsce „Amagi" wyznaczono pancernik „Kaga". Stępkę pod kadłub okrętu położono 19 lipca 1920 roku w stoczni marynarki w Kobe. Zwodowano go w dniu 17 listopada 1921 roku a 5 lutego 1922 r. prace przerwano. Po pięciu miesiącach, 11 lipca 1922 roku, na rozkaz dowództwa niekompletny kadłub został przeholowany do stoczni Marynarki Wojennej w Yokosuce. Rozkaz przebudowy obu okrętów — „Akagi" i „Kaga" — stocznie otrzymały 19 listopada 1923 roku.

Budowy okrętów przebiegały w trzech etapach i były bardzo skomplikowane, ze względu na przebudowę kadłuba pancernika na lotniskowiec, oraz krążownika liniowego na lotniskowiec. Związane to było z układem pancerzy na okręcie. „Akagi" na najdłuższym pokładzie otrzymał opancerzenie o grubości 79 mm (po redukcji z 96 mm) i 57 mm pomiędzy wszystkimi przedziałami pancernymi, jak również w bąblach przeciwtorpedowych. Dlatego też w dolnych częściach bąbli znajdował się wysoki pas pancerza, który chronił okręt przed uderzeniami torped, jak też podtrzymywał konstrukcję. Grubość opancerzonej płyty została zredukowana do 152 mm (poprzednio 254 mm). Dalsze partie okrętu przysporzyły wielu problemów konstrukcyjnych. Opracowana technologia dotycząca lotniskowców była niedostateczna. Brak jakichkolwiek wzorców doprowadził do zbudowania konstrukcji eksperymentalnej — z wieloma błędami konstrukcyjnymi. Lotniskowiec „Akagi" był poligonem doświadczalnym dla wszystkich następnych okrętów tej klasy, jakie później zbudowano. Wszystkie błędy konstrukcyjne automatycznie poprawiano na lotniskowcu „Kaga", który był pierwowzorem do opracowania podstawowych założeń dotyczących przyszłych lotniskowców japońskich.

Lotniskowiec „Akagi" wodowano w dniu 22 kwietnia 1925 roku w Arsenale Marynarki w Kure. W dniu 25 marca 1927 roku nastąpiło uroczyste podniesienie bandery i objęcie dowództwa okrętu przez komandora Yoitaro Umitsu.

Podczas budowy i wyposażania jednostki wykonano olbrzymią ilość doświadczeń i analiz związanych z konstrukcją hangarów, systemem wydalania spalin, rozmieszczeniem uzbrojenia głównego oraz układem pokładów. Sukcesywnie poddawano modernizacjom poszczególne partie okrętu, lecz nie osiągano zadowalających wyników. Największym i zarazem najtrudniejszym problemem konstrukcyjnym był układ wydalania spalin oraz turbulencje powstające na ścieżce do lądowania samolotów.

Można śmiało powiedzieć, że lotniskowiec „Akagi" był jednostką eksperymentalną, która szczyciła się jedynymi w swoim rodzaju rozwiązaniami w pierwszym okresie swojej służby na morzu. Wraz z lotniskowcem „Kaga" należał do pierwszych jednostek cesarskiej marynarki, na których wypracowywano podstawowe założenia techniczne, jakim powinien odpowiadać lotniskowiec uderzeniowy.

## Kalendarium okrętu (wybrane ważniejsze daty z historii okrętu do wybuchu wojny)

**6.12.1920** — położenie stępki w arsenale marynarki wojennej w Kure pod krążownik liniowy „Akagi" — drugą jednostkę należącą do typu „Amagi". Równolegle w arsenale Yokosuka rozpoczęto prace przy krążowniku liniowym „Amagi".

**5.02.1922** — wstrzymanie budowy krążownika liniowego „Akagi" na skutek decyzji Traktatu Waszyngtońskiego. Nie ukończony kadłub na pochylni jest zaawansowany w 35% budowy.

**9.11.1923** — rozpoczęcie na krążowniku „Akagi" prac związanych z przebudową na lotniskowiec.

**22.04.1925** — wodowanie lotniskowca w Arsenale Marynarki Wojennej w Kure.

**25.03.1927** — podniesienie bandery. Wejście do służby w bazie marynarki Yokosuka. Dowództwo okrętu obejmuje komandor Yoitaro Umitsu.

**17.06.1927** — osiągnięcie podczas prób morskich rekordowej mocy maszyn i przekroczenie prędkości 32,5 węzła.

**1.08.1927** — po zakończeniu prób morskich okręt zostaje przydzielony do połączonej floty. Następnie uczestniczy w manewrach morskich.

**1.11.1927** rok — „Akagi" zostaje oficjalnie sklasyfikowany jako pierwszy rezerwowy okręt (pierwszej klasy).



**Samolot bombowo-torpedowy Typ 96 (B4Y1) w locie nad lotniskowcem „Kaga".**

Samolot myśliwski Typ 96 Model 4 (A5M4). Samolot ten później w kodzie alianckim otrzymał imię Claude.




**1.12.1927** – dowództwo okrętu obejmuje komandor Shozaburo Kobayashi.

**1.04.1928** – na rozkaz dowództwa jest formowany Pierwszy Dywizjon Lotniskowców, w skład którego wchodzi lotniskowiec „Akagi" oraz mały lotniskowiec „Hosho" (w ramach połączonej floty). Na okręt przydzielono pierwszą flotyllę lotniczą. „Akagi" bierze udział w pierwszych w historii Cesarskiej Marynarki Wojennej manewrach morskich. Wraz z „Hosho" tworzy siły obronne „niebiescy" przeciwko „czerwonym", złożonym z innych jednostek floty.

**10.12.1928** – po zakończeniu wiosennych manewrów morskich następuje rozwiązanie Pierwszego Dywizjonu Lotniskowców, w skład którego wchodził „Akagi". Dowództwo okrętu obejmuje komandor Isoroku Yamamoto. „Akagi" zostaje oficjalnie sklasyfikowany jako pierwszy rezerwowy okręt (pierwszej klasy).

**1.04.1929** rok – okręt ponownie powraca do Pierwszego Dywizjonu Lotniskowców uczestnicząc w wiosennych manewrach floty. Podczas gwałtownego sztormu w dniu 20 kwietnia samoloty pokładowe bazujące na okręcie zostały zmuszone do lądowania na wodach Saishutoshima.

**22.04.1929** – lotniskowiec powraca do portu Sasebo.

**1.11.1929** – dowództwo okrętu obejmuje komandor porucznik Kiyoshi Kitagawa.

**30.11.1929** – „Akagi" jest oficjalnie sklasyfikowany jako pierwszy rezerwowy okręt. Nie powraca na swoje miejsce w Pierwszym Dywizjonie Lotniskowców (jego miejsce zajął lotniskowiec „Kaga").

**1.12.1930** – dowództwo okrętu objął komandor Hideo Wada.

**18.08.1931** – podczas lądowania samolotów dochodzi do uszkodzenia okrętu.

**28.08.1931** – dowództwo okrętu obejmuje komandor Jiro Onishi.

**1.11.1931** – dowództwo okrętu obejmuje komandor Hoshio Shibayama.

**1.12.1931** – lotniskowiec zostaje sklasyfikowany jako drugi okręt rezerwowy. Przygotowania do naprawy w bazie marynarki i stoczni Yokosuka. Okręt przechodzi modernizację urządzeń wentylacyjnych i instalacje nowych udoskonalonych systemów radiowych.

**1.12.1932** – „Akagi" ponownie zostaje sklasyfikowany i powraca do statusu pierwszego okrętu rezerwowego.

**25.04.1933** – okręt otrzymuje przydział do Drugiego Dywizjonu Lotniskowców. W ciągu tego roku aktywnie uczestniczy w manewrach floty, paradach i inspekcjach dokonywanych przez dowództwo marynarki.

**20.10.1933** – lotniskowiec zostaje przydzielony do Pierwszego Dywizjonu Lotniskowców Pierwszej Floty. Następuje zmiana na stanowisku dowódcy jednostki. Nowym dowódcą okrętu zostaje komandor Nishizo Tsukahara.

**15.11.1934** – okręt zostaje przeniesiony do Drugiego Dywizjonu Lotniskowców Drugiej Floty.

**15.11.1935** – „Akagi" zostaje zredukowany do klasy trzeciej jednostki rezerwowej oraz przeznaczony do generalnej modernizacji, obejmującej zmiany całej struktury wyposażenia oraz sylwetki.

**31.08.1938** – zakończenie generalnych prac związanych z przebudową okrętu, prowadzoną w arsenale marynarki oraz stoczni Sasebo.

**15.11.1938** – ponowny „awans" do klasy pierwszego okrętu rezerwowego. Następuje zmiana na stanowisku dowódcy okrętu – nowym zostaje komandor Kimpei Teraoka.

**15.12.1938** – przydział do Pierwszego Dywizjonu Lotniskowców Pierwszej Floty.

**30.01.1939** – okręt opuszcza port w Sasebo i bierze udział w operacji na południu Chin (operacja trwa do dnia 19 lutego 1939 roku).

**15.11.1939** – ponowna zmiana na stanowisku dowódcy „Akagi". Komandor Ryunosuke Kusaka obejmuje dowództwo okrętu. Lotniskowiec przebywa w zatoce Ariake.

**26.03.1940** – okręt uczestniczy w operacjach przeciwko centralnym Chinom. Operacje te trwają do 2 kwietnia 1940 roku.

**5.09.1940** – „Akagi" opuszcza bazę Yokosuka i płynie na południowy Pacyfik jako jednostka wspierająca działania armii. Po zakończonych działaniach powraca do Kure 18.09.1940.

**15.11.1940** – okręt zostaje sklasyfikowany jako jednostka specjalna. Jednostki objęte tą klasyfikacją podlegały dokładnemu przeglądowi systemów uzbrojenia, wyposażenia radiowego, systemów kierowania ogniem.

**25.03.1941** – kolejna już zmiana dowódcy. Dowództwo „Akagi" obejmuje komandor Kiichi Hasegawa.

**10.04.1941** – na rozkaz dowództwa następuje sformowanie Pierwszej Floty Powietrznej. Równocześnie powstaje operacyjnie Pierwszy Dywizjon Lotniskowców, w skład którego wchodzi „Akagi" oraz lotniskowiec „Kaga". Do eskorty obu okrętów zostają przydzielone cztery niszczyciele. Drugi Dywizjon tworzą lotniskowiec „Soryu" i „Hiryu" wraz z eskortą czterech niszczycieli. W skład Czwartego Dywizjonu wchodzi lotniskowiec „Ryujo" z dwoma niszczycielami eskorty.

**Kwiecień 1941** – okręt przyjmuje na pokład nowe eskadry z absolwentami szkoły lotniczej. Kapitan marynarki Izumi Furukawa (ekspert do spraw bombardowań) ćwiczy z nimi intensywnie przez dwadzieścia dwa dni na pokładzie „Akagi" bombardowanie horyzontalne. Szkolenie zostaje przeprowadzone pod koniec kwietnia w okolicach wyspy Kyushu na starym pancerniku „Settsu", który został odpowiednio przygotowany do roli okrętu-celu. Pierwsze ataki na pancernik przeprowadzane są z wysokości 3.000 metrów, lecz z nikłymi rezultatami (po kilku nalotach uzyskano zaledwie pięć trafień).

**Maj/czerwiec 1941** – intensywne ćwiczenia Pierwszego i Drugiego Dywizjonu Lotniskowców pomiędzy wyspami Kyushu i Okinawą. Na



**Samolot bombowo-torpedowy Typ 97 Model 1 (B5N1 Kate), pilotowany przez kpt. Zinichi Goto z dywizjonu samolotów torpedowych „Akagi". Baza Kagoshima, połowa 1940 roku.**

**Samolot bombowo-torpedowy Typ 97 Model 3 (B5N2) z lotniskowca „Akagi". Samolot uzbrojony jest w dwie bomby po 250 kg.**



tym akwenie załogi czterech lotniskowców ćwiczą ataki torpedowe, bombardowanie horyzontalne i ochronę własnych okrętów przed atakami wroga. Pierwszy Dywizjon w składzie „Akagi" i „Kaga" atakował Drugi Dywizjon — „Soryu" i „Hiryu" (i vice versa).

**25.08.1941** — komandor podporucznik Mitsuo Fuchida z bazy lotniczej Kagoshima otrzymał rozkaz stawienia się na lotniskowiec „Akagi" jako dowódca grupy lotniczej.

**16.09.1941** — po ćwiczeniach, które odbywał na wodach w okolicach wyspy Kyushu, lotniskowiec wpływa do zatoki Ariake. Ponieważ podczas szkolenia nastąpiły drobne uszkodzenia, jednostka jest przygotowywana do remontu i napraw.

**Wrzesień/październik 1941** — w bazie marynarki Yokosuka okręt przechodzi remont i naprawy uszkodzeń, powstałych podczas niedawnych ćwiczeń morskich.

**4.11.1941** — dywizjony lotnicze pod dowództwem kmdr ppor. Mitsuo Fuchidy, zgrupowane na pokładzie sześciu lotniskowców: „Akagi", „Kaga", „Soryu", „Hiryu", „Shokaku" i „Zuikaku", wykonały dwa ćwiczebne ataki na bazę Saeki z odległości 200 mil morskich. Pierwszy atak nastąpił o godzinie 07.00, drugi o 08.30. Największą skutecznością wykazały się bombowce nurkujące z lotniskowców „Akagi" i „Soryu". Po godzinie 09.30 zakończono manewry. Okręty biorące w nich udział powróciły do zatoki Ariake.

**4.11.1941** — wieczorem, o godzinie 21.45, na lotniskowicu składa wizytę admirał Yamamoto. Podczas narady przeprowadzonej na okręcie zostaje potwierdzona data rozpoczęcia działań wojennych (8 grudnia 1941). Omawiany jest przebieg ćwiczeń oraz mankamenty związane z głowicami torpedowymi.

**7.11.1941** — „Akagi" wpływa do Sasebo. Komandor podporucznik Genda udaje się do bazy Kagoshima na konsultacje z pilotami samolotów torpedowych. Niepowodzenia podczas ataku torpedowego związane były ze zbyt głębokim zanurzaniem się torped w wodzie, co w wypadku płytkiej zatoki Pearl Harbor mogłoby spowodować ich zarycie się w dno zatoki. Zasugerowano pilotom dwie metody ataku: pierwszą, polegającą na zrzucaniu torped z wysokości dwudziestu dwóch metrów przy prędkości 100 węzłów, oraz drugą — polegającą na wychyleniu nosa samolotu o kąt 1,5° do góry przy zrzucaniu torpedy. Zaopatrzono również torpedy w dodatkowe drewniane stabilizatory mające za zadanie zwiększenie oporu przy zagłębianiu się torped w wodzie po zrzucie. Ćwiczenia przeprowadzone z lotnisk Omura i Sasebo przyniosły zadowalające rezultaty — 82% torped znalazło drogę celu.

**13.11.1941** — „Akagi" podnosi kotwicę i żegluje do bazy w Kagoshima.

**17.11.1941** — o godzinie 8.00 lotniskowiec opuszcza Kagoshimę i po rejsie pod eskortą niszczycieli o godzinie 13.40 rzuca kotwicę w zatoce Saeki. O godzinie 15.00 na pokład wchodzi admirał Yamamoto wraz z oficerami sztabu. Na pokładzie startowym odbywa się odprawa oficerów (ponad 100 osób) mających wziąć udział w ataku na bazę Pearl Harbor. Załogi otrzymują bezwzględny zakaz schodzenia na ląd.

**17.11.1941** — po nastaniu ciemności lotniskowiec „Akagi" opuszcza zatokę Saeki w asyście dwóch niszczycieli (podobnie uczyniły inne okręty bazujące w zatoce. Jako pierwsze wypłynęły lotniskowce „Hiryu" i „Soryu" — o godzinie 16.00). Po przepłynięciu 100 mil, w okolicy wyspy Nanpo, okręt zmienia kurs na północ, omijając okolice portów Yokosuka i Yokohama. W ciągu sześciu dni okręty wyznaczone do ataku na Pearl Harbor zbierają się w zatoce Tankan.

**22.11.1941** — o godzinie 20.00 w pokoju narad na pokładzie „Akagi" spotykają się: wiceadmirał Nagumo, komandor ppor. Fuchida oraz szef wywiadu Suzuki. Na modelach amerykańskiej bazy Pearl Harbor szef wywiadu wskazuje poszczególne cele podając aktualny stan bazujących okrętów, samolotów na poszczególnych lotniskach i stanowiska obrony.

**23.11.1941** — wczesnym rankiem w mesie oficerskiej na pokładzie „Akagi" wiceadmirał Nagumo przeprowadza odprawę z dowódcami wszystkich okrętów biorących udział w operacji. Następnie komandor podporucznik Minoru Genda określa szczegółowo cele oraz przebieg operacji.

**25.11.1941** — na lotniskowcu odbywa się uroczysty bankiet z okazji przyszłego zwycięstwa. Wśród zaproszonych gości są oficerowie z innych okrętów.

**26.11.1941** — o godzinie 6.00 rano „Akagi" podnosi kotwicę w zatoce Hitokappu i w ciągu pół godziny zajmuje miejsce na czele zespołu podążającego do wyspy Oahu.

## HISTORIA OPERACYJNA

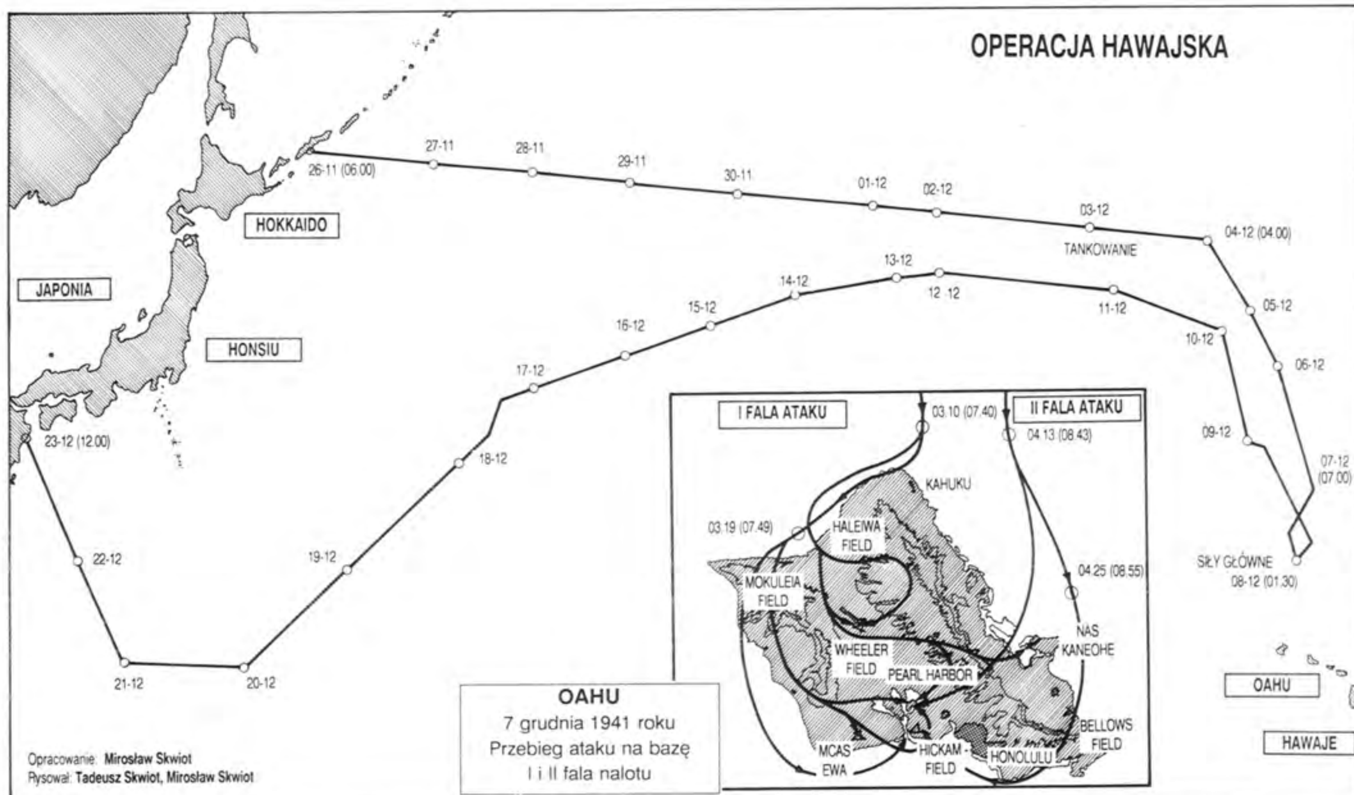
### Operacja hawajska

26 listopada o godzinie 06.00, w absolutnych ciemnościach, wszystkie jednostki sił uderzeniowych pod dowództwem wiceadmirała Chuichi Nagumo podniosły kotwicę i powoli, w całkowitej tajemnicy opuszczały zatokę Tankan w Archipelagu Wysp Kurylskich. 30 okrętów rozpoczęło żeglugę na północne wody Oceanu Spokojnego. Na pomoście „Akagi" oficer nawigacyjny — komandor Gishiro Miura — całą swoją uwagę skupił na przyszłej trasie zespołu. O godzinie 09.00 nastąpiło sformowanie szyku, na czele którego płynęły niszczyciele: „Isokaze", „Hamakaze", „Tanikaze" i „Urakaze". Za nimi, w sześciu kolumnach, płynęły okręty głównych sił. Ze względu na obecność zbiornikowców zespół przyjął prędkość czternastu węzłów.

Na okrętach zarządzono ciszę radiową oraz stan gotowości bojowej. Na pokład lotniskowca „Akagi" przekazywano na bieżąco informacje na temat przebywających w bazie Pearl Harbor okrętów amerykańskich. Podawano dokładne rozmieszczenie okrętów w porcie, stan ilościowy i skład amerykańskich samolotów na lotniskach lądowych. Wśród tych podstawowych informacji przekazywano dane na temat urządzeń obronnych, np. „brak balonów zaporowych oraz sieci przeciwtorpedowych wokół pancerników i cięż-

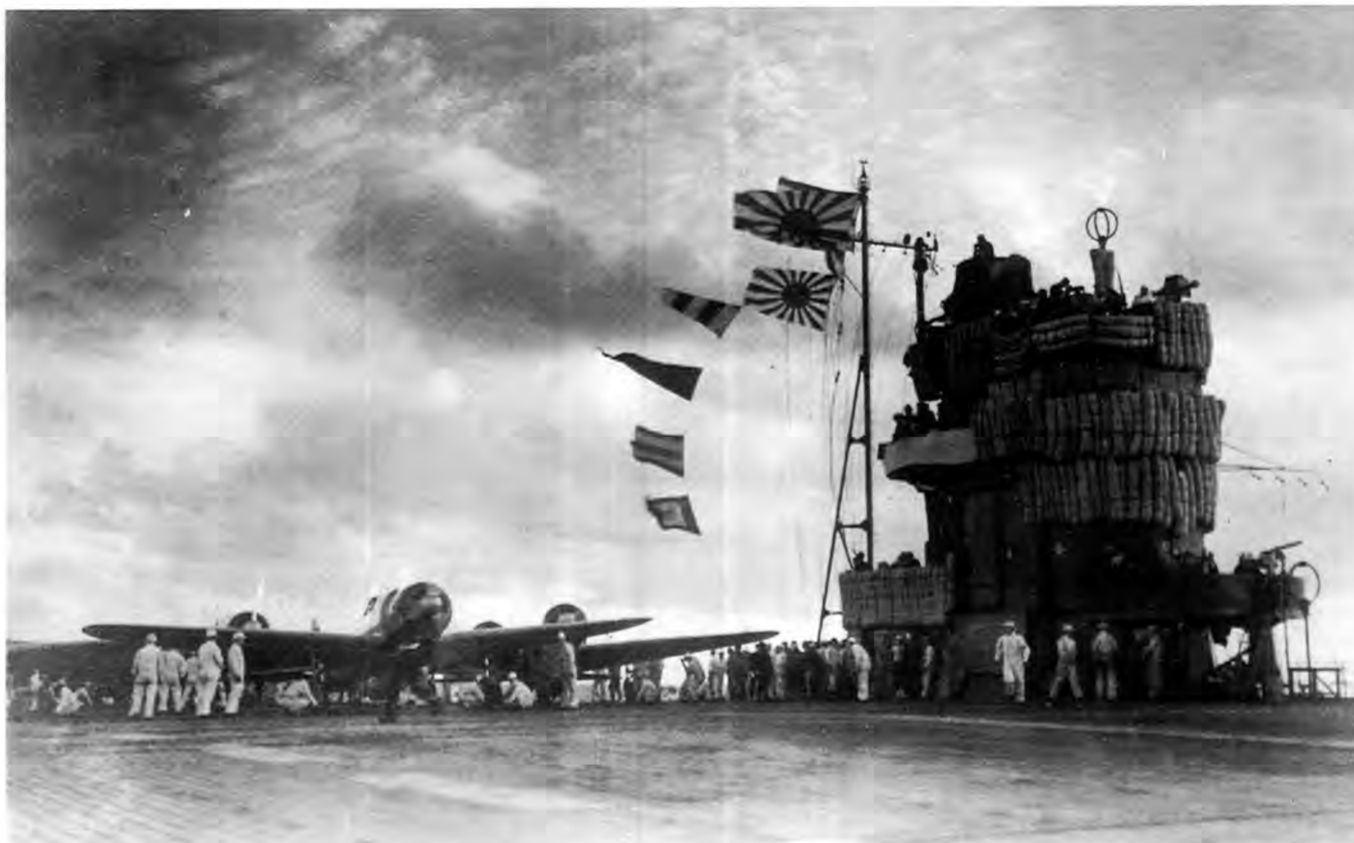



**Bombowiec nurkujący Typ 99 Model 11 (D3A1 Val) z lotniskowca „Akagi", czerwiec 1941 roku.**




kich okrętów rozmieszczonych wokół wyspy Ford". Po opuszczeniu zespołu przez zbiornikowce okręty zwiększyły prędkość do dwudziestu czterech węzłów. Na pokładach lotniczych stały w linii, skrzydło do skrzydła, samoloty przeznaczone do zadania ciosu siłom amerykańskim. Załogi okrętów wraz z załogami lotniczymi cały czas nad nimi czuwały, by nic nie przeszkodziło w realizacji planu. 7 grudnia o godzinie 06.00 z ciężkich krążowników „Tone" i „Chikuma" katapultowano wodnosamoloty Aichi E13A1 (Jake) z zadaniem rozpoznania bazy Pearl Harbor. Załogi lotnicze, wyznaczone do operacji, zebrały się w sali odpraw. Na rozkaz dowódcy okrętu, komandora Kiichi Hasegawy, piloci udali się do swoich maszyn. Na pokładzie startowym zielona lampa zasygnalizowała „start!" i samoloty zaczęły wzbijać się w powietrze. Start samolotów pierwszej fali ataku następował w ciemnościach. Po 15 minutach wielka formacja maszyn zebranych w okolicach lotniskowca „Akagi" obrała kurs na amerykańską bazę Pearl Harbor, oddaloną od okrętów o 230 mil morskich. 8 grudnia, pomiędzy

**Samoloty drugiej fali ataku w oczekiwaniu na sygnał startu na pokładzie lotniskowca „Akagi". 7 grudnia 1941 roku (czasu hawajskiego).**

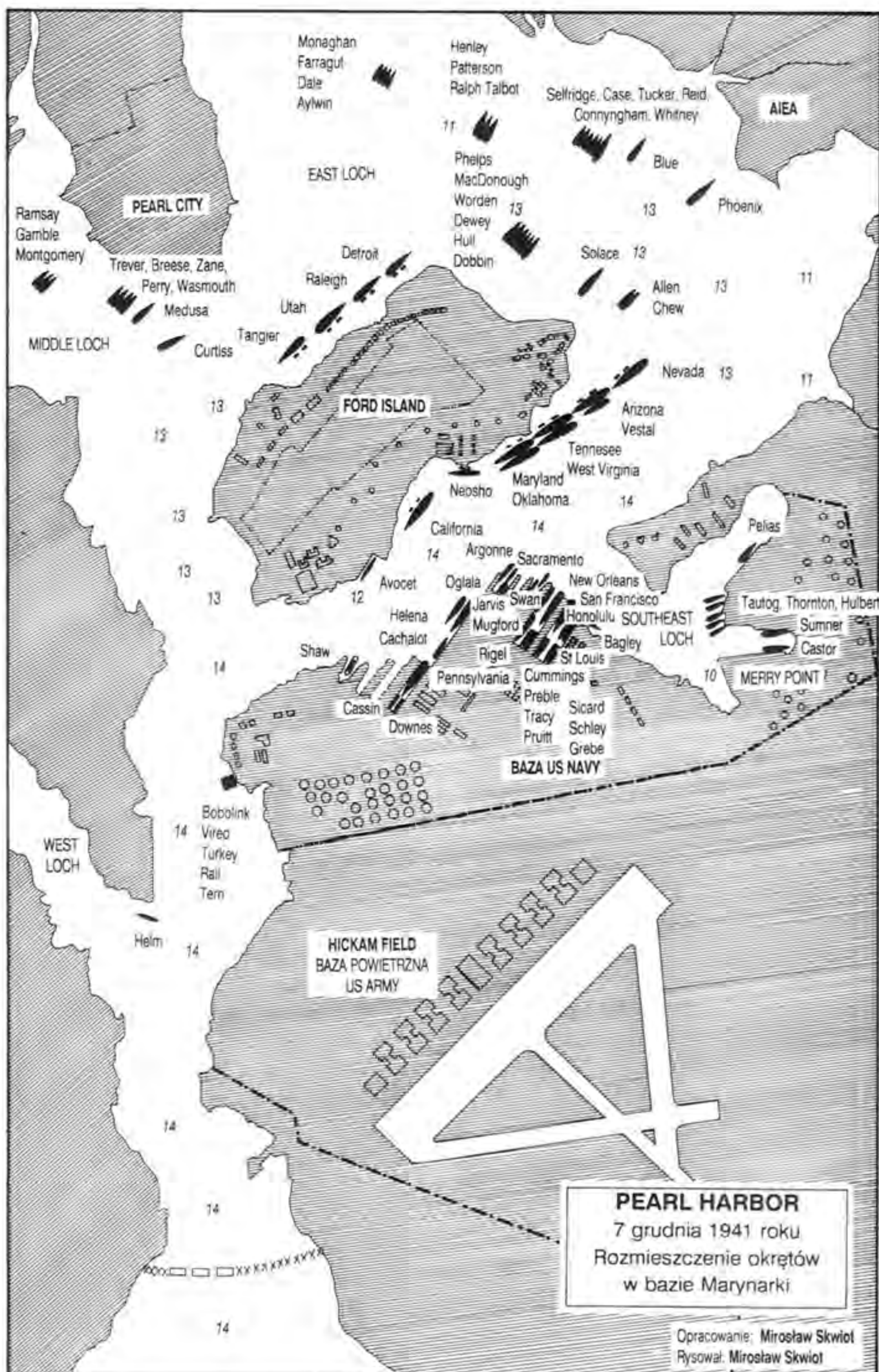


godziną 1.30 a 01.45 czasu tokijskiego, formacja lotnicza złożona z 89 samolotów torpedowych B5N2 (Kate), z których 49 pod bezpośrednim dowództwem kmdr por. Mitsuo Fuchidy było uzbrojonych w bomby a pozostałe 40 dowodzonych przez kmdra ppor. Shigeharu Muraty w torpedy, 51 bombowców nurkujących D3A1 (Val) pod dowództwem kmdra ppor. Kakuichi Takahashi oraz 43 samolotów myśliwskich A6M2 (Zero) pod dowództwem kmdra ppor Shigeru Itaya, zaatakowała amerykańską bazę Pearl Harbor na wyspie Oahu. Pierwsza fala samolotów znalazła się nad celem o gdzinie 03.25 czasu tokijskiego (w Pearl Harbor była wówczas godz. 07.55 7 grudnia).

W tej fali ataku brało udział 9 A6M2 z „Akagi", którymi dowodził kmdr ppor. Itaya – dowódca całości sił osłony I fali ataku. Oprócz osłony samoloty te wykonały ataki z lotu koszącego na lotniska Hickam i Ewa, gdzie trafiły 25 samolotów na ziemi. Podczas ataku na lotnisko Hickam został zestrzelony boczny nr 1 Itayi – bosman Takeshi Hirano (oznacz. AI–154). Ponadto w ataku wzięło udział 18 bombowców nurkujących D3A1 z „Akagi", uzbrojonych w bomby o wagomiarze 250 kg. Spośród bombowców B5N2 (Kate) do dywizjonów „Akagi" należało 15 Kate uzbrojonych w bomby przeciwpancerne o wagomiarze 800 kg, dowodzonych przez dowódcę całego ataku – kmdr por. M. Fuchidę oraz 12 Kate uzbrojonych w torpedy, dowodzonych przez kmdr ppor. Murata, dowodzącego również całością samolotów torpedowych w tym ataku.

Druga fala ataku na kotwiczące jednostki amerykańskie wystartowała o godzinie 02.45 czasu tokijskiego (07.15 czasu hawajskiego) w odległości 200 mil morskich od Oahu. Po 15 minutach formacja 167 samolotów (3 zawróciły z powodu defektów) drugiej fali obrała kurs na wyspę. Cel osiągnięto o godzinie 04.32. Do tego ataku z „Akagi" wystartowało 9 myśliwców A6M2 pod dowództwem kpt. Saburo Shindo, który również pełnił rolę dowódcy całych sił osłony II fali ataku. Myśliwce te ostrzelały również lotnisko Hickam, niszcząc na nim 2 samoloty z nielicznej grupy ocalałych tam po ataku pierwszej fali maszyn. Ponadto z pokładu „Akagi" wystartowało 18 bombowców nurkujących D3A1, z których cztery zostały zestrzelone przez amerykańską obronę przeciwlotniczą.

Po wykonaniu zadania siły uderzeniowe wiceadmirała Nagumo rozpoczęły powrót. 24 grudnia 1941 r. okręty zawinęły do baz (oprócz „Soryu" i „Hiryu", które zostały oddetaszowane od sił głównych w celu wzięcia udziału w ataku na wysepkę Wake).




## Operacja R

Koncentrację okrętów przeznaczonych do przeprowadzenia operacji w Archipelagu Bismarcka, w szczególności ataku na dwie bazy – Rabaul na Nowej Brytanii i Kavieng na Nowej Irlandii, zakończono w dniu 14 stycznia 1942 roku. 8 stycznia 1941 „Akagi" opuścił wody zachodniego Morza Wewnętrznego i udał się do atolu Truk na Karolinach, gdzie zawinął 14 stycznia 1942 roku. Pod dowództwo wiceadmirała Nagumo oddano okręty, które brały już udział w innych operacjach. Jednostki, wśród których był „Akagi", podniosły kotwicę o godzinie 07.30 w

**ORGANIZACJA JEDNOSTEK ATAKUJĄCYCH Z POKŁADU „AKAGI"**

| Atak | Dowódca formacji (ataku) | Ilość samolotów | Cel ataku |
|---|---|---|---|
| I fala ataku | kmdr por. Mitsuo Fuchida (jednocześnie dow. ataku) | 15 B5N2 (Kate) uzbrojonych w bomby | Pancerniki |
| | kmdr ppor. Shigeharu Murata | 12 B5N2 (Kate)) uzbrojonych w torpedy | Pancerniki, lotniskowce |
| | kmdr ppor. Shigeru Itaya | 9 A6M2 (Zero) | Lotniska Hickam Field, Ewa, Wheeler Field |
| II fala ataku | kpt. Takehiko Chihaya | 18 D3A1 (Val) uzbroj. w bomby 250 kg | Lotniska Hickam Field, Ewa, Kaneohe |
| | kpt. Saburo Shindo | 9 A6M2 (Zero) | Lotniska Hickam Field, Ewa, Wheeler Field, Kaneohe |

**WAŻNIEJSZE REZULTATY ATAKU SAMOLOTÓW Z „AKAGI"**

| Cel | Uzyskane trafienia | Uwagi |
|---|---|---|
| Pancernik „Oklahoma" BB 37 | 6 torped z „Akagi"<br>4 torpedy z „Kaga" | Przewrócony na burtę |
| Pancernik „West Virginia" BB 48 | 3 torpedy z „Akagi"<br>4 torpedy z „Kaga" | Osiadł na dnie |
| Pancernik „Maryland" BB 46 | 5 bomb po 250 kg z „Akagi" | Osiadł na dnie |
| Krążownik lekki „Raleigh" CL 7 | 1 bomba 250 kg z „Akagi" | |
| Niszczyciel „Shaw" DD 373 | 2 bomby po 250 kg z „Akagi" | |

Widok z pokładu „Akagi" na zakotwiczone okręty w zatoce Hitokappu. Od lewej do prawej: „Kaga", „Shokaku", „Zuikaku", „Hiryu", „Soryu". 23 listopada 1941 roku.



dniu 17 stycznia 1942 roku. Punkt do pierwszego ataku powietrznego osiągnęły w dniu 20 stycznia 1942 r. Zła pogoda oraz intensywny deszcz padający w tym rejonie uniemożliwiał start samolotów do godziny 10.00. Z powietrznej floty 109 samolotów, która wyruszyła do ataku na Rabaul, 20 samolotów torpedowych B5N2 (Kate) pod dowództwem komandora Fuchidy oraz 9 samolotów myśliwskich A6M2 (Zero) pod dowództwem porucznika Ayao Shirane należało do „Akagi". Podczas tego ataku zatopiono norweski frachtowiec SS „Herstein", zbombardowany przez bombowiec nurkujący Val startujący z pokładu lotniskowca „Shokaku". Gdy samoloty zbliżyły się do Rabaulu, zostały zaatakowane przez australijskie „Wirraway'e", które „zastępczo" pełniły rolę myśliwców. Spośród 8 maszyn należących do 24. dywizjonu RAAF trzy zostały natychmiast zestrzelone, a trzy dalsze musiały przymusowo lądować. W ciągu 7 minut 24. dywizjon RAAF przestał właściwie istnieć. Zdatnych do lotu zostało wszystkiego dwie maszyny „Wirraway" — w tym jeden uszkodzony, oraz jeden „Hudson".

Po ataku na Kavieng, o godzinie 10.30, wiceadmirał Nagumo nakazał piątemu dywizjonowi lotniskowców odłączenie się od sił głównych. Jego zadaniem było zaatakowanie w ciągu następnego dnia Lae, Salamaua, Madang oraz Bulolo na północno-zachodnim wybrzeżu Nowej Gwinei.

21 stycznia 1942 roku samoloty z lotniskowców „Akagi" i „Kaga" zaatakowały Kavieng, lecz końcowe rezultaty ataku były bardzo mizerne. Spośród 52 samolotów biorących udział w ataku, do lotnictwa pokładowego „Akagi" należało 18 bombowców nurkujących D3A1 (Val) pod dowództwem porucznika Takehiko Chichaya oraz 9 myśliwców A6M2 (Zero) pod dowództwem porucznika Masanobu Ibusuki.

Następnego dnia ponownie przeprowadzono atak na Rabaul — kluczowy punkt na północnym wybrzeżu Nowej Brytanii. Z pokładu lotniskowca do misji wystartowało 18 bombowców nurkujących D3A1 pod dowództwem komandora podporucznika Shigeharu Murata oraz 6 myśliwców A6M2 pod dowództwem porucznika Ayao Shirane. Lotniskowiec „Kaga" wysłał 18 bombowców Val oraz 6 myśliwców Zero. Po zbombardowaniu baterii Praed Point (wyłączenie z akcji dwóch dział o kalibrze 155 mm) myśliwce Zero z „Akagi" zaatakowały lotnisko w Vunakanau.

23 stycznia 1942 roku każdy z lotniskowców biorących udział w operacji wysłał 3 samoloty bombowe Val oraz 3 myśliwce Zero. Celem tej misji było sprawdzenie obszaru wstępnie wytypowanego do lądowania jednostek planowanego desantu. Po wykonaniu zadania samoloty powróciły i bezpiecznie lądowały na pokładach okrętów. Po zakończeniu misji w zachodniej Nowej Gwinei „Akagi" powrócił do Truk i 27 stycznia 1942 roku zakotwiczył w bazie.

## Amerykański rajd na Wyspy Marshalla

Gdy okręty bazujące w Truk przygotowywały się do wypłynięcia z misją wspierania operacji na południowo-zachodnim Pacyfiku, Amerykanie podjęli kontratak. 1 lutego lotnictwo pokładowe „Yorktowna" i „Enterprise'a" przeprowadziło bombardowanie szeregu wysp w Archipelagu Marshalla oraz Gilberta. Był to pierwszy krok, jaki amerykańskie okręty wykonały w walce z Japończykami. Siły złożone z lotniskowców „Akagi", „Kaga" i „Zuikaku", pancerników „Hiei" i „Kirishima", ciężkich krążowników „Tone", „Chikuma", lekkiego krążownika „Abukuma" oraz niszczycieli „Urakaze", „Isokaze", „Tanikaze", „Hamakaze", „Kasumi", „Arare", „Kagero", „Shiranui" i „Akigumo" — oddane pod dowództwo admirała Nagumo — miały przeciwdziałać śmiałym poczynaniom przeciwnika. Liczono, że samoloty pokładowe bazujące na lotniskowcach „zniechęcą" Amerykanów. Podjęte kroki okazały się jednak mało skuteczne. 2 lutego o godzinie 23.20, nie napotkawszy przeciwnika, okręty otrzymały rozkaz powrotu do Połączonej Floty. 3 lutego o godzinie 03.05 siły adm. Nagumo zawróciły i płynąc z szybkością 16 węzłów zawinęły do Palau 8 lutego 1942 roku.

W bazie rozpoczęto przygotowania do operacji przeciwko Port Darwin.

## Powietrzny rajd na Port Darwin

Okręty w składzie: pierwszy dywizjon lotniskowców „Akagi" i „Kaga", drugi dywizjon lotniskowców „Soryu" i „Hiryu", ciężkie krążowniki „Tone" i „Chikuma", lekki krążownik „Abukuma" oraz pierwszy dywizjon niszczycieli „Tanikaze", „Urakaze", „Isokaze", „Hamakaze", „Kasumi", „Shiranui" i „Ariake" wyruszyły z Davo. Płynąc szybko z Halmahera przez Cieśninę Manipa na Morzu Sunda osiągnęły punkt ataku, odległy o 240 mil od Port Darwin, w dniu 19 lutego o godzinie 06.20. Do ataku wystartowało 188 samolotów, z których do lotnictwa pokładowego „Akagi" należało 18 samolotów torpedowych B5N2 (Kate) pod dowództwem komandora porucznika Mitsuo Fuchida, 18 samolotów bombowych D3A1 (Val) pod dowództwem porucznika Takehiko Chihaya i 9 samolotów myśliwskich A6M2 (Zero) pod dowództwem komandora podporucznika Shigeru Itaya. Pomiędzy godziną 08.20 a 09.20 samoloty atakowały okręty, lotniska oraz instalacje militarne w okolicach Port Darwin. Atak był wielkim zaskoczeniem dla obrońców. W zatoce kotwiczyło wiele okrętów, z



Widok z nadbudówki na lewą burtę „Akagi". Z tyłu podąża „Kaga" oraz „Zuikaku". Operacja hawajska, 6 grudnia 1941 roku.

**Start bombowca nurkującego D3A1 (Val) do ataku na Port Darwin, 19 stycznia 1942 roku.**



których osiem — m. in. amerykański niszczyciel „Peary", amerykański frachtowiec „Meigs" i brytyjski zbiornikowiec „British Motorist" zatopiono. Czternaście statków zostało ciężko uszkodzonych oraz zestrzelono lub zniszczono na ziemi 23 samoloty (bazujące w Kendari i Ambon).

Japończycy powrócili na pokłady okrętów pomiędzy 10.40 a 11.40. Podczas tego ataku lotnictwo pokładowe lotniskowca nie poniosło żadnych strat. Powracające na „Akagi" samoloty otrzymały informację o zauważonych koło Przylądka Fourerоy dwóch okrętach. Osiemnaście bombowców nurkujących Val, które wystartowały z pokładu drugiego dywizjonu, zatopiło o godzinie 15.12 amerykańskie frachtowce „Don Isidro" i „Florence D". Zespół kontynuował kurs północno-zachodni i osiągnął Zatokę Staring 21 lutego o godzinie 10.45.

25 lutego o godzinie 08.30 podjęto decyzję o ponownym ataku na Port Darwin. Okręty podniosły kotwicę i pożeglowały w stronę celu w zmienionym składzie. Do czterech poprzednich lotniskowców dołączyła grupa wsparcia złożona z pancerników „Hiei", „Kirishima", „Haruna" i „Kongo", ciężkich krążowników „Tone" i „Chikuma" oraz pierwszego dywizjonu niszczycieli. Eskortę stanowił lekki krążownik „Abukuma", druga grupa czwartego dywizjonu niszczycieli („Maikaze" i „Hagikaze"), siedemnasty dywizjon niszczycieli („Tanikaze", „Urakaze", „Isokaze" i „Hamakaze"), pierwsza grupa osiemnastego dywizjonu niszczycieli („Shiranui" i „Kasumi"), druga grupa dwudziestego siódmego dywizjonu („Ariake" i „Akigumo"[4]). Pierwszą grupę pomocniczą stanowiły: „Kyokuto Maru", „Kenyo Maru", „Nippon Maru", „Toei Maru" i „Teijo Maru". Następnego dnia okręty zespołu osiągnęły operacyjnie strefę południowej Jawy przechodząc przez Cieśninę Ombai.

1 marca, podczas zwiadu lotniczego, zauważono amerykański zbiornikowiec „Pecos". Dziewięć samolotów bombowych D3A1 wysłanych z pokładu „Akagi" zaatakowało zbiornikowiec uzyskując 5 trafień oraz doprowadzając do zatopienia okrętu.

Nieco później, osłona powietrzna z lotniskowca „Soryu" zauważyła amerykański niszczyciel „Edsall". Ogień artyleryjski z ciężkich okrętów zespołu (najpierw z krążownika „Chikuma", następnie z pancerników „Kongo" oraz „Haruna") nie przyniósł zadowalających efektów. Wysłane z pokładów lotniskowców samoloty bombowe zaatakowały amerykański niszczyciel uzyskując 17 trafień bezpośrednich. W składzie samolotów biorących udział w ataku znajdowało się 8 bombowców nurkujących D3A1 (Val) z pokładu lotniskowca „Akagi".

## Atak na Tjilatjap

Operacja ataku na bazę Tjilatjap, którą 2 marca 1942 roku miały wykonać siły oddane pod dowództwo wiceadmirała Nagumo, musiała zostać odłożona ze względu na złe warunki atmosferyczne. Rekonesans lotniczy przeprowadzony przez samoloty bombowe D3A1 (Val) zlokalizował holenderski frachtowiec „Enggano". Atak torpedowy przeprowadzony przez okręty osłony (krążownik „Chikuma" oraz niszczyciel „Urakaze") doprowadził do zatopienia statku.

5 marca nastąpiła poprawa pogody. O godz. 11.00 formacja 180 samolotów pokładowych

**Widok z pokładu „Akagi" na okręty opuszczające zatokę Starling, 25 marca 1942 roku. Z tyłu widoczne (od lewej do prawej): „Soryu", „Hiryu", „Hiei", „Kongo", „Kirishima", „Haruna", „Shokaku" i „Zuikaku".**





**Lotniskowiec „Akagi" w marszu. Na dziobie widoczne trzy myśliwce A6M2.**

przystąpiła do ataku na bazę. Godzinny atak na port i instalacje wojskowe przyniósł w efekcie zatopienie ośmiu statków, zniszczenie instalacji wojskowych, kolejowych, budynków administracyjnych i mieszkalnych, zakładów produkcyjnych, magazynów itp.

## Operacje na Oceanie Indyjskim

Kiedy naczelne dowództwo zdecydowało ostatecznie nie okupować Cejlonu, zaproponowano połączonej flocie wykonanie kilku rajdów na Ocean Indyjski w okolice tej wyspy. 26 marca 1942 roku o godzinie 08.00 okręty podniosły kotwicę i pożeglowały z Zatoki Staring na Ocean Indyjski. Pod dowództwo wiceadmirała Nagumo oddano 6 lotniskowców („Akagi", „Hiryu", „Soryu" i „Shokaku" „Zuikaku"), 4 pancerniki („Hiei", „Kirishima", „Kongo" i „Haruna"), 2 ciężkie krążowniki („Tone" i „Chikuma"), 1 lekki krążownik („Abukuma"), 8 niszczycieli („Tanikaze", „Urakaze", „Isokaze", „Hamakaze", „Shiranui", „Kasumi", „Kagero" i „Arare") i sześć jednostek pomocniczych („Shinkoku Maru", „Kyokuto Maru", „Kenyo Maru", „Nippon Maru", „Toei Maru" i „Kokoyo Maru") eskortowanych przez trzy niszczyciele („Hagikaze", „Maikaze" i „Akigumo").

**Przebieg ataku na jednostki brytyjskie**

| OKRĘT | SAMOLOTY | DOWÓDCY |
|---|---|---|
| Dowództwo nad całością objął kmdr ppor. Kakuichi Takahashi | | |
| „AKAGI" | 17 D3A1 (Val) | Por. Zenji Abe |
| „SORYU" | 18 D3A1 (Val) | kmdr. ppor. Takashige Egusa |
| „HIRYU" | 18 D3A1 (Val) | por. Michio Kobayashi |
| „ZUIKAKU" | 14 D3A1 (Val) | por. Akira Sakamoto |
| „SHOKAKU" | 18 D3A1 (Val) | kmdr ppor. Kakuichi Takahashi |
| „HIRYU" | 3 A6M2 (Zero) | chor. Tsugio Matsuyama |
| „SORYU" | 3 A6M2 (Zero) | bosm. pil. Hayime Sugiyama |

**Rezultaty ataków na jednostki brytyjskie**

| Il. samol. | Lotniskowiec | ilość trafień | Cel |
|---|---|---|---|
| 2 D3A1 | „AKAGI" | 2 bomby | „HERMES" |
| 11 D3A1 | „HIRYU" | 9 bomb | „HERMES" |
| 14 D3A1 | „ZUIKAKU" | 13 bomb | „HERMES" |
| 18 D3A1 | „SHOKAKU" | 13 bomb | „HERMES" |
| 12 D3A1 | „AKAGI" | 12 bomb | „VAMPIRE" |
| 4 D3A1 | „HIRYU" | 1 bomba | „VAMPIRE" |
| 3 D3A1 | „AKAGI" | 3 bomby | „BRITISH SERGEANT" „ATHELSTONE" |
| 3 D3A1 | „SORYU" | 6 bomb | „BRITISH SERGEANT" |
| 3 D3A1 | „HIRYU" | 3 bomby | „BRITISH SERGEANT" |

3 kwietnia 1942 o godzinie 13.30, w drodze na Ocean Indyjski przez Cieśninę Ombai, na okręt flagowy przekazano rozkaz zaatakowania Colombo w niedzielę 5 kwietnia. Decyzja o ataku w niedzielę była podyktowana – podobnie jak w wypadku ataku na Pearl Harbor – chęcią zaskoczenia przeciwnika. 4 kwietnia 1942 do dowództwa sił brytyjskich przekazano informację na temat zespołu japońskiego, zauważonego przez „Catalinę". Mimo, że wysłane z lotniskowca myśliwce Zero zestrzeliły tą łódź latającą, wiadomość o Japończykach dotarła do adresata. 5 kwietnia o godzinie 06.00 do ataku na Colombo wystartowały siły powietrzne cesarskiej marynarki. Mając do dyspozycji 360 samolotów (315 operacyjnych, 45 w rezerwie), admirał Nagumo zdecydował się na wysłanie 128 maszyn. Celem ataku były okręty, lotniska oraz instalacje portowe. Do tej misji „Akagi" wysłał 18 samolotów torpedowych B5N2 (Kate) pod dowództwem kmdr por. Mitsuo Fuchida i 9 samolotów myśliwskich A6M2 (Zero) pod dowództwem kmdra ppor. Shigeru Itaya.

Dowództwo floty powietrznej, która otrzymała rozkaz zaatakowania Colombo o godzinie 10.45 (po ominięciu celu od północy) objął komandor por. Fuchida. Z powodu złej pogody panującej w okolicy portu uzyskano dość marne efekty. Zatopiono stary niszczyciel „Tenedos" i krążownik pomocniczy „Hector". Wiele jednostek odniosło uszkodzenia, m.in. okręt—baza OP „Lucia" i statek handlowy „Benledi". Japończycy zestrzelili 27 maszyn wroga: 15 „Hurricane'ów", 4 „Fulmary", 6 „Swordfish'ów" i dwie „Cataliny". Ciężkim uszkodzeniom lub zniszczeniu uległy: zakłady produkcyjne Moco, instalacje kolejowe, hangary, budynki administracyjne oraz wiele innych zabudowań i urządzeń. Pomiędzy godziną 12.48 a 13.25 na pokładach lotniskowców wylądowało 121 spośród 128 samolotów biorących udział w ataku.

O godzinie 13.00 zwiad lotniczy, wysłany na rekonesans z krążownika „Tone", przesłał do dowództwa wiadomość o zauważeniu dwóch krążowników. Siedemnaście bombowców nurkujących D3A1 (Val) pod dowództwem kpt. Zenji Abe wystartowało z pokładu lotniskowca „Akagi" o godzinie 14.49. 18 dalszych maszyn z "Hiryu„ wystartowało o 14.59 (dowódca – kpt. Michio Kobayashi). Następna fala – 18 maszyn pod dowództwem kmdra ppor. Takashige Egusa – wystartowała z „Soryu" kilka minut później.

O godzinie 16.29 Egusa, prowadzący całą formację, wydał rozkaz do ataku rozdzielając cele dla poszczególnych dowódców. Pomiędzy 16.38 a 16.55 bombowce nurkujące z „Akagi" oraz „Soryu" wykonały atak na brytyjski krążownik „Dorsetshire". Samoloty z „Hiryu" zaatakowały krążownik „Cornwall". Atak należał do najbardziej skutecznych – z 52 bomb zrzuconych na obie jednostki aż 49 osiągnęło swój cel.

9 kwietnia 1942 roku o godzinie 09.00, z pozycji na zachód od Trincomalee, samoloty lotnictwa pokładowego wystartowały do ponownego ataku na bazę. Kotwiczące tam okręty brytyjskie otrzymały wcześniej rozkaz wyjścia w morze. W momencie ataku na bazę – pomiędzy godziną 10.30 a 10.45 – w porcie i zatoce nie było żadnego okrętu. Wobec braku głównych celów Japończycy zbombardowali bazę marynarki, zbiorniki paliwa, pozycje artylerii przeciwlotniczej i lotnisko, powodując wiele zniszczeń. Po zakończonym ataku samoloty powróciły na pokłady lotniskowców o godzinie 12.30.

Około godziny 10.55 samolot rozpoznawczy z pancernika „Haruna" przekazał wiadomość o zauważeniu jednostek płynących pełną parą w kierunku południowym. Po godzinie 11.00 wiceadmirał Nagumo wydał rozkaz zaatakowania okrętów wroga. Pod dowództwo kmdr ppor. Kakuichi Takahashi oddano 85 bombowców nurkujących D3A1 oraz 6 myśliwców A6M2.

Brytyjski lotniskowiec „Hermes" został zaatakowany o 13.50 i zatonął o 13.55. Dziesięć minut później pod wodą zniknął niszczyciel eskorty „Vampire". Podobny los spotkał dalsze okręty brytyjskie: korwetę „Hollyhock", zbiornikowiec „British Sergeant" oraz okręt pomocniczy „Athelstone".

Wielkim zaskoczeniem dla Japończyków był niespodziewany atak grupy 9 samolotów „Blenheim" z 11. dywizjonu RAF. Przeprowadzony o godzinie 13.25 atak na lotniskowiec „Akagi" oraz ciężki krążownik „Tone" nie wyrządził żadnych szkód. 20 A6M2 (6 z „Soryu", 8 z „Hiryu", 3 z „Akagi" i 3 z „Zuikaku") z patrolu bojowego zaatakowało je, zestrzeliwując cztery z nich. Był to pierwszy atak nieprzyjacielskich samolotów, którym udało się pokonać system obronny lotniskowców japońskich.

Około godziny 15.45 wylądowały samoloty powracające z ataku na brytyjskie jednostki. Okręty obrały kurs powrotny do bazy. 10 kwietnia przepłynęły Cieśninę Malakka, 13 kwietnia minęły Singapur, a 18 kwietnia, podczas przejścia wokół północnych wybrzeży Luzonu (Filipiny) otrzymały szokującą wiadomość o ataku bombowców amerykańskich B-25 B „Mitchell" na Tokio (rajd podpułkownika Doolittle'a). Nadszedł też rozkaz powrotu na wewnętrzne wody japońskie, w związku z czym wiceadm. Nagumo obrał kurs na północ, w stronę kotwicowiska Hashirajima. 22 kwietnia 1942 roku o godzinie 10.30 lotniskowiec „Akagi" rzucił kotwicę w Zatoce Yokosuka.

## Bitwa pod Midway

**Rozpoczęcie bitwy**

27 maja 1942 roku o godzinie 06.00 Pierwsza Flota Powietrzna, bazująca na pokładach lotniskowców, ponownie wyszła w morze opuszczając kotwicowisko Hashirajima. Na czele szyku płynął „Akagi" – okręt flagowy wiceadmirała Chuichi Nagumo, dowodzony przez komandora Taijiro Aoki. Wraz z nim płynęły pozostałe lotniskowce: „Kaga", „Soryu" i „Hiryu". Eskortę tworzyły szybkie pancerniki „Haruna" i „Kirishima", ciężkie krążowniki „Tone" i „Chikuma", lekki krążownik „Nagara", 12 niszczycieli osłony oraz grupa jednostek pomocniczych. Skład sił wyznaczonych do zdobycia Midway (kryptonim operacji – „MI", kryptonim obiektu – „AF") był podobny do tego, który brał udział w operacji przeciw Pearl Harbor. Operacja „MI" przewidywała trzy uderzenia na siły amerykańskie. Pierwsze uderzenie – na Dutch Harbor na Aleutach – miało nastąpić w dniu 3 czerwca. Jego celem było odwrócenie uwagi głównych sił amerykańskich, obejmujących lotniskowce i ciężkie krążowniki. Następnego dnia, bazujące na lotniskowcach siły uderzeniowe Pierwszej Floty Powietrznej, zbombardowałyby Midway. Sztab japoński przypuszczał, że po zniszczeniu obrony na wyspie, amerykańskie okręty zostaną skierowane na odsiecz i do obrony bazy w Pearl Harbor. I tu miały czekać główne siły pod dowództwem admirała Yamamoto, które w zwycięskiej bitwie powinny posłać na dno resztę amerykańskiej Floty Pacyfiku. Następnie siły desantowe admirała Kondo dokonałyby lądowania na Midway.

Siły przewidziane do zdobycia Midway były bardzo duże, jak na tak małą bazę. Powodem tego była akcja bombowców B-25, które zbombardowały Tokio w dniu 18 kwietnia 1942 roku. Dowództwo japońskie podejrzewało, że samoloty te wystartowały z atolu Midway.

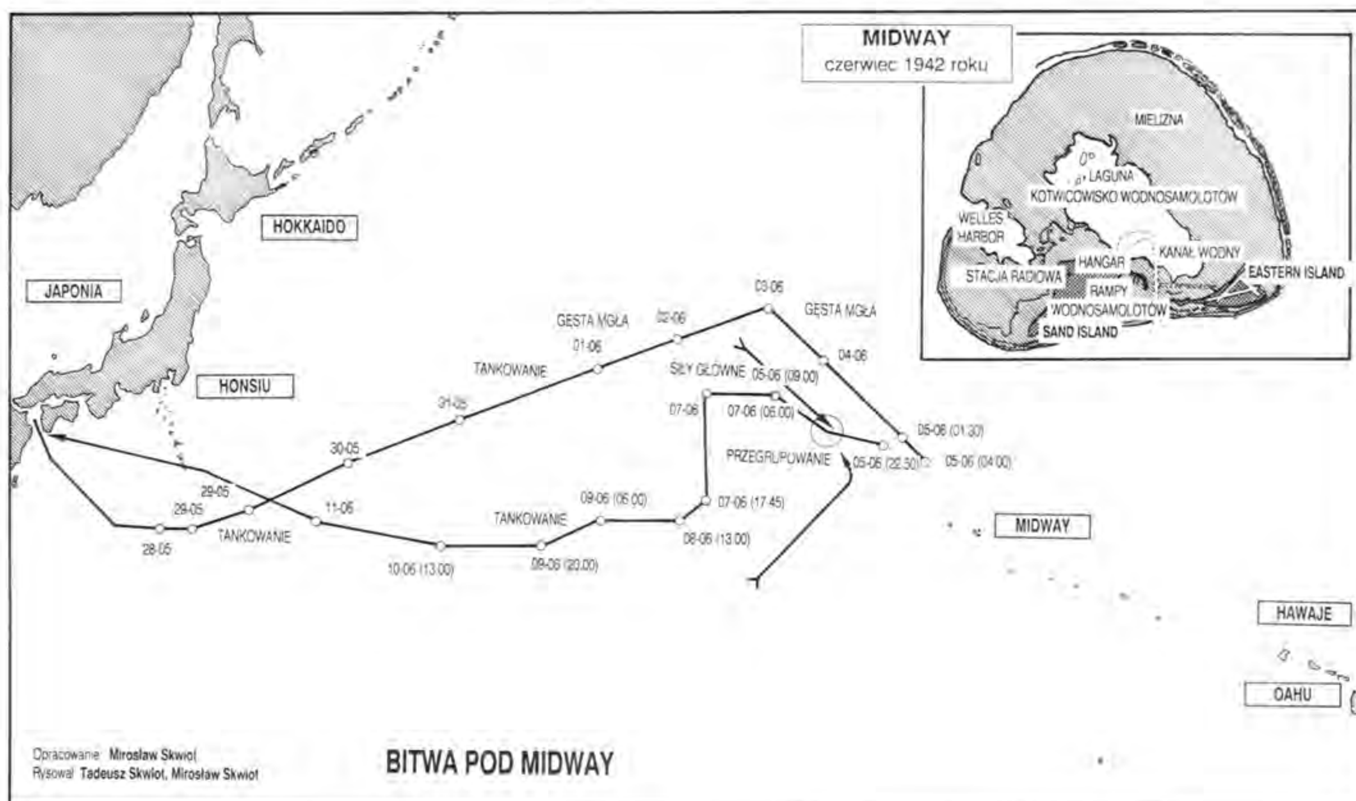
Siły amerykańskie – lotniskowce „Enterprise" i „Hornet" wraz z osłoną – opuściły bazę Pearl Harbor 28 maja 1942 roku. Dwa dni później stocznię marynarki opuścił „Yorktown" i skierował się na umówiony punkt spotkania, znajdujący się w odległości 200 mil na północny wschód od Midway. Dzięki wywiadowi admirał Nimitz znał przyszły cel Japończyków.

2 czerwca japońska armada osiągnęła strefę gęstej mgły i zachowując absolutną ciszę radiową dokonała zmiany kursu, płynąc bezpośrednio na wyznaczone do rozpoczęcia ataku miejsce, oddalone od atolu Midway o około 200 mil na północny zachód. Pierwszy kontakt obu stron miał miejsce 3 czerwca około godz. 09.00 rano. W odległości 700 mil na zachód od Midway zauważono japońskie transportowce. W czasie ataku na siły inwazyjne trafiony został zbiornikowiec „Akebono Maru". 3 czerwca o godzinie 02.50 Japończycy uderzyli na bazę Dutch Harbor w pobliżu Aleutów na dalekiej północy, realizując plan odwrócenia uwagi Amerykanów od rzeczywistego celu ataku.

4 czerwca o godzinie 04.30 rano z pokładów czterech lotniskowców wystartowały samoloty do ataku na Midway. Flotę powietrzną złożoną ze 108 maszyn prowadził kapitan Joichi Tomonaga. Zgodnie z sugestią komandora porucznika Fuchidy, wiceadmirał Nagumo wysłał w powietrze samoloty rozpoznawcze, patrolujące siedem sektorów (pierwszy sektor należał do lotniskowca „Akagi"). Obawiano się lotniskowców amerykańskich ukrytych w okolicy wyspy Midway. Po 10-minutowym ataku na wyspę, o godzinie 07.00, Tomonaga przesłał na pokład flagowego okrętu radiogram donoszący o konieczności przeprowadzenia drugiego nalotu.

**Bitwa**

Po godzinie 07.28 rano samolot zwiadowczy z ciężkiego krążownika „Tone" przesłał radiogram z meldunkiem o zauważeniu okrętów przeciwnika. Sytuacja okrętów wiceadmirała Nagu-



mo była niezręczna. Na pokładzie lotniskowców czekały samoloty przygotowane do drugiego ataku na atol Midway. Eskadry z pierwszej fali znajdowały się w drodze powrotnej po nalocie na wyspę i mogły w ciągu najbliższych minut pojawić się i oczekiwać na lądowanie z prawie pustymi zbiornikami paliwa. Na domiar złego w okolicach wyspy zauważono 10 nieprzyjacielskich okrętów. Po 15 minutach sztab admirała podjął decyzję o zaatakowaniu najpierw jednostek pływających, odkładając na później drugą falę ataku na wyspę. O godzinie 07.45 przekazano na pozostałe lotniskowce rozkaz przezbrojenia samolotów w torpedy i bomby przeciwpancerne. Po dwóch minutach wysłano do pilota samolotu zwiadowczego z krążownika „Tone" radiogram z żądaniem podania typów okrętów oraz położenie sił głównych przeciwnika.

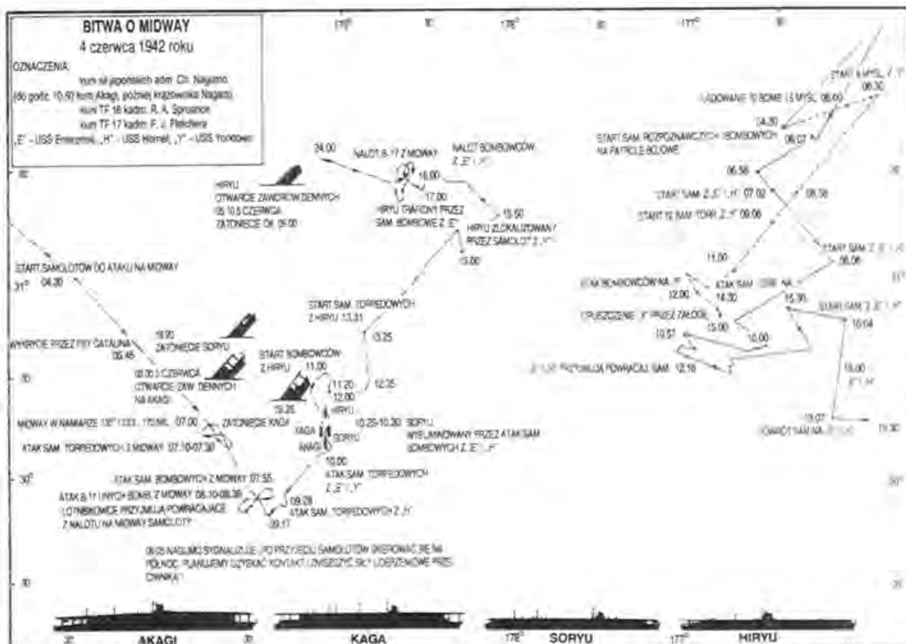
W tym samym czasie, między 07.48 a 08.00, bombowce B–17 z lotniska na Midway przeprowadziły atak na japońskie okręty. Bombardowanie przeprowadzone z pułapu 7000 m nie przyniosło żadnych rezultatów. Manewrujące okręty bez trudu uniknęły bomb, a samoloty osłony przepędziły napastników. Podobnie było z odparciem nalotów innych maszyn z Midway. Z atakującej formacji bombowców nurkujących SB2U „Vindicator" niewielu pilotom udało się powrócić. Także debiutujące w tej bitwie nowe bombowce TBF–1 „Avenger" nie odniosły sukcesu.

Piloci zwiadowczej maszyny z „Tone", w przesłanym o godzinie 08.20 radiogramie dotyczącym sił przeciwnika nie wykluczali ewentualności, że w składzie amerykańskiego zespołu znajdują się lotniskowce.

Po godzinie 08.55 adm. Nagumo podjął decyzję o przyjęciu powracających z nalotu na Midway samolotów. Następnie – po uzupełnieniu paliwa i przezbrojeniu (które miało potrwać ok. 90 minut) – samoloty te miały zaatakować siły amerykańskie. W ciągu następnych 23 minut przyjmowano powracające z ataku na Midway maszyny. O godz. 09.18 okręty japońskie zmieniły kurs na północny i popłynęły całą mocą turbin na spotkanie z przeciwnikiem.

W międzyczasie nad zespół japoński nadciągnęły samoloty torpedowe Douglas TBD–1 „Devastator" z amerykańskich lotniskowców. Na skutek nieporozumień i pomyłek były one niemal pozbawione osłony. Na domiar złego nie było koordynacji ataku torpedowego z atakiem bombowców nurkujących. Atakujące tuż nad powierzchnią wody powolne i mało zwrotne „Devastatory" stały się łatwym łupem patrolujących myśliwców Zero, które zestrzeliły niemal wszystkie maszyny.

Około godziny 10.20 „Akagi" wykręcał ostro pod wiatr przygotowując się do wypuszczenia w powietrze samolotów wyznaczonych do ataku na amerykańskie lotniskowce, kiedy to niespodziewanie został zaatakowany przez formację bombowców nurkujących „Dauntless" pod dowództwem kapitana Besta z dywizjonu bombowego VB–6, uzbrojonych w bomby 1000-funtowe (454 kg). O godzinie 10.25 pierwsza bomba wybuchła w wodzie w odległości około 10 m od pomostu,




zalewając pokład i wnętrze okrętu morską wodą. Druga bomba, zrzucona przez kapitana Edwarda J. Kroegera, eksplodowała w okolicach środkowego podnośnika, zrywając zeń poszycie pokładu. Eksplozja zniszczyła znajdujące się na pokładzie i w hangarach samoloty; część stanęła w płomieniach. Trzecia bomba, zrzucona przez podporucznika T. Webera, eksplodowała na końcu pokładu startowego.– na jego krawędzi – z pozoru nie wyrządzając większych szkód. Od jej wybuchu jednak zapaliły się zbiorniki z paliwem lotniczym pod skrzydłami samolotów. O godzinie 10.29 eksplodowały torpedy w samolotach torpedowych Kate, zgromadzonych na rufie okrętu. Przygotowane do startu samoloty porozrywane zostały na kawałki. Rozlewające się i płonące paliwo lotnicze zaczęło gwałtownie rozprzestrzeniać pożary. Chmury dymu i gorące powietrze wraz z gryzącym dymem okryły rufę okrętu. Oficer kontroli uszkodzeń na lotniskowcu – komandor porucznik Dobashi – próbował bezskutecznie zalać pomieszczenia amunicyjne oraz magazyny bomb – awaria w systemie zasilania pomp nie pozwaliła na zrealizowanie tego zamierzenia. Fatalny upadek bomby uniemożliwił użycie instalacji $CO_2$ do gaszenia pożarów we wnętrzu okrętu – większa jej część uległa zniszczeniu. Co gorsza, w wyniku eksplozji bomby na rufie, ster został zablokowany w położeniu 20 stopni na lewą burtę. Lotniskowiec, płynąc z pełną prędkością począł zataczać na morzu kręgi. Próba przekazania do maszynowni polecenia o sterowaniu maszynami nie udała się – telegraf maszynowy nie odpowiadał, próba przekazania sygnału przez tubę głosową również spełzła na niczym. O godzinie 10.43 samoloty myśliwskie Zero, zaparkowane na prawej burcie naprzeciwko pomostu, zapaliły się i zaczęły eksplodować, uniemożliwiając łączność radiową z innymi okrętami zespołu.

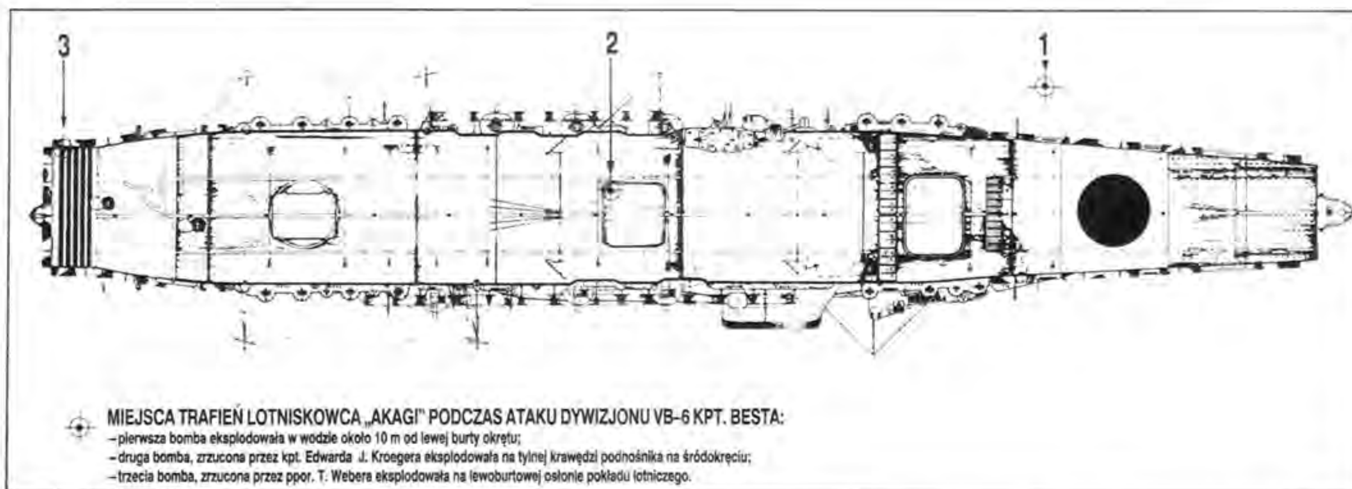
Ze względu na panującą na lotniskowcu sytuację, szef sztabu Kusaka poprosił wiceadmirała Nagumo o przeniesienie flagi na inny okręt. O godzinie 10.46 wiceadmirał Nagumo wraz ze swoim sztabem opuścił po linie pomost „Akagi". Około godziny 11.35 zaczęły płonąć składy torped i amunicji umieszczone na dziobie. Na pokładzie dzielnie walczyły z pożarami drużyny przeciwawaryjne. Dowódca okrętu, komandor Aoki, żywił jeszcze nadzieję, że uda się uratować okręt i ugasić szalejące pożary. Jednak sytuacja na lotniskowcu nie ulegała poprawie i o godzinie 13.38 przeniesiono portret cesarza Hirohito na niszczyciel „Nowaki".

### Zatopienie lotniskowca „Akagi"[5]

Podczas ataku nieprzyjacielskich samolotów torpedowych, na pokładzie „Akagi" (jak i innych japońskich lotniskowców) trwały przygotowania do kontrataku. Jeden po drugim podnoszono samoloty z hangarów na pokład, gdzie szybko je ustawiano i przygotowywano do startu. O godzinie 10.20 wiceadmirał Nagumo wydał rozkaz do startu po osiągnięciu gotowości okrętu. Na pokładzie grzano już silniki, okręt zaczynał wykręcać pod wiatr, widzialność była dobra. Pułap chmur był wysoki i tylko od czasu do czasu okręt zasłaniały drobne obłoczki. O godzinie 10.24 oficer kierowania lotami wydał rozkaz do startu pierwszym samolotom. Gdy pierwszy samolot myśliwski Zero nabrał prędkości i wzbił się w powietrze – okręt zaatakowały amerykańskie bombowce nurkujące. Obrona przeciwlotnicza „Akagi", zaskoczona niespodziewanym atakiem, zdołała wystrzelić ledwie parę razy, gdy od ich kadłubów już oderwały się bomby. Grzmot wybuchu oraz oślepiający błysk były pierwszymi oznakami bezpośredniego trafienia...

Widok zniszczeń dokonanych w ciągu sekund, był przerażający. Ogromna dziura ziała w pokładzie startowym, tuż za środkowym podnośnikiem. Sam podnośnik, poskręcany, zwisał nad hangarem. Płyty pokładu, poszarpane w najdziwniejsze kształty, sterczały w górę. Dymiąc czarno i płonąc żywym ogniem, wraki samolotów stały z uniesionymi ogonami.

Drugie bezpośrednie trafienie okręt przyjął w tylną lewoburtową krawędź pokładu lotniczego. Wtórne eksplozje paliwa lotniczego i amunicji,




MIEJSCA TRAFIEŃ LOTNISKOWCA „AKAGI" PODCZAS ATAKU DYWIZJONU VB-6 KPT. BESTA:
– pierwsza bomba eksplodowała w wodzie około 10 m od lewej burty okrętu;
– druga bomba, zrzucona przez kpt. Edwarda J. Kroegera eksplodowała na tylnej krawędzi podnośnika na śródokręciu;
– trzecia bomba, zrzucona przez ppor. T. Webera eksplodowała na lewoburtowej osłonie pokładu lotniczego.

wstrząsające raz po raz okrętem i siejące gradem śmiercionośnych odłamków szybko rozprzestrzeniały pożary. Gdy ogień dotarł do ciasno stłoczonych na rufowym pokładzie samolotów, niemal dotykających się końcami skrzydeł, zaczęły wybuchać ich torpedy. Pokład startowy zamienił się szybko w rozżarzone piekło. Korytarze, pomieszczenia alarmowe, pomost wypełniał gryzący dym, wśród którego poruszali się ciężko poparzeni członkowie załogi. Cały czas okrętem wstrząsały wybuchy dochodzące z wnętrza kadłuba.Szef sztabu wiceadmirała Nagumo, kontradmirał Kusaka, nalegał, aby wobec zupełnej utraty wartości bojowej przez „Akagi", a zwłaszcza wobec zniszczenia środków łączności, flaga dowódcy zespołu została natychmiast przeniesiona na lekki krążownik „Nagara". Admirał Nagumo ociągał się z opuszczeniem okrętu. Nie chciał opuścić swoich ludzi, oficerów i marynarzy z lotniskowca, z którymi tyle już przeżył od początku wojny. Przekonany o niemożliwości dowodzenia flotą z pokładu „Akagi", admirał – po pożegnaniu się z dowódcą okrętu – opuścił po linie pomost przy pomocy adiutanta komandora podporucznika Nishibayashi. O godzinie 10.46 wiceadmirał Nagumo, szef sztabu kontradmirał Kusaka oraz inni oficerowie sztabu opuścili okręt. Transport sztabu wiceadmirała Nagumo oraz rannych na krążownik „Nagara" zakończono o godzinie 11.30.

Na lotniskowcu „Akagi" usiłowano opanować trawiące okręt pożary, lecz powoli stawało się jasne, że jest to niemożliwe. Gdy generatory odmówiły posłuszeństwa – okręt pozbawiony światła i możliwości walki z ogniem zatrzymał się, zwrócony wciąż dziobem do wiatru. Zniszczeniu uległy ogniotrwałe drzwi hangaru, część załogi wraz z lotnikami szukała schronienia na pokładzie manewrowym. Drużyny przeciwawaryjne, ludzie w maskach przeciwgazowych z najróżniejszym sprzętem gaśniczym bohatersko walczyli z ogniem. Każda kolejna eksplozja pogarszała sytuację, rozsiewając ogień, raniąc ludzi. Kolejne drużyny, stąpając po ciałach swych poległych kolegów, szły do walki z pożarem tylko po to, aby podzielić los swoich poprzedników. Sanitariusze i ochotnicy wciąż wynosili poległych i rannych z punktu medycznego. ...

Siłownie okrętu wciąż były sprawne, lecz pożary na wyższych pokładach odcięły zupełnie wszelką łączność między nimi a pomostem dowodzenia. Wybuchy, wstrząsy i huki wyraźnie mówiły załodze siłowni, że sytuacja na górze musi być zła. Dysponując sprawnymi maszynami i pełną mocą napędu – załoga siłowni trwała do końca na stanowiskach oczekując kolejnych rozkazów. Próby skontaktowania się z pomostem nie udały się z powodu zniszczenia kanałów łączności i środków zastępczych. Gdy gorące powietrze, rozgrzane szalejącymi wewnątrz pożarami i ogniem, zaczęło się przedostawać do siłowni, załoga powoli dusiła się w gorącej pułapce. Główny mechanik okrętu – komandor podporucznik K. Tampo – próbował ratować swoich ludzi z gorącego piekła na dole. Przedostał się przez płonące pokłady do dowódcy lotniskowca, któremu zameldował o sytuacji. Natychmiast wydano załodze siłowni rozkaz ewakuacji. Wysłany z rozkazem na dół dyżurny nie powrócił i w rezultacie nikomu nie udało się opuścić siłowni. O godzinie 18.00 komandor Taijiro Aoki zarządził opuszczenie okrętu. Decyzję taką podjął w obliczu rosnącej liczby poległych i rannych oraz rozszerzającego się wciąż pożaru. Ewakuacji dokonano do łodzi, które dobiły do burt okrętu z osłaniających go niszczycieli. Wielu marynarzy odpłynęło wpław od skazanego na zagładę lotniskowca. Niszczyciele „Arashi" oraz „Nowaki" podjęły wszystkich rozbitków. Podejmowano także pilotów samolotów, które – nie mając gdzie lądować – wodowały w pobliżu własnych okrętów.

O godzinie 19.20 komandor Aoki wysłał radiogram do wiceadmirała Nagumo z prośbą o dobicie płonącego wraku. Radiogram odebrano również na pokładzie „Yamato", skąd admirał Yamamoto wydał rozkaz zakazujący zatopienia okrętu. Po otrzymaniu tego rozkazu, komandor Aoki powrócił na pokład lotniskowca i dostał się na pokład manewrowy, wciąż jeszcze wolny od ognia.

Admirał Yamamoto zwlekał z rozkazem zniszczenia „Akagi". Nie widział takiej potrzeby, bowiem jego siły główne podążały na wschód, aby w nocy zaatakować nieprzyjaciela. Gdy stało się jasne, że bitwę przegrano, konieczna była szybka decyzja. Dnia 5 czerwca 1942 roku o godzinie 03.50 admirał Yamamoto wydał rozkaz nakazujący zatopienie okrętu.

Wiceadmirał Nagumo przekazał dowódcy czwartego dywizjonu komandorowi Kosaku Ariga rozkaz zatopienia lotniskowca. Wszystkie cztery niszczyciele odpaliły torpedy do bezbronnego okrętu. O godzinie 04.55 „Akagi" pogrążył się w Pacyfiku na pozycji 30°30' N szerokości i 179°08' W długości geograficznej (wg „The Maru Special No 2" - 30°30' N i 178°40' W). Podczas tonięcia okrętu słychać było wewnętrzne eksplozje, odczuwalne na pokładach niszczycieli. Oficjalne skreślenie lotniskowca z listy floty nastąpiło dopiero w dniu 25 września 1942 roku.

Komandor Taijiro Aoki – oficer dowodzący lotniskowcem „Akagi" w bitwie pod Midway, podał w trakcie przesłuchania prowadzonego po wojnie przez komandora C. Shandsa (USN), że zginęło tylko sześciu pilotów. Inni wodowali przymusowo w okolicach własnych okrętów i zostali podniesieni z wody przez niszczyciele. Z załogi okrętu zginęło 221 ludzi z ogólnej liczby 1630 osób.

---

PRZYPISY DO CZĘŚCI I

[1]Pancerniki (krążowniki liniowe) oraz krążowniki w Japońskiej Cesarskiej Marynarce zostały w dniu 28 grudnia 1903 roku zgrupowane w dywizjony. Określenie japońskie Sentai (Sen – wojna, Tai – formacja, część). Każdy z dywizjonów posiadał numer, począwszy od pierwszego: Dai Ichi Sentai – 1. Dywizjon okrętów, itd. 18 sierpnia 1914 roku liczba okrętów w składzie dywizjonu została określona na cztery jednostki.

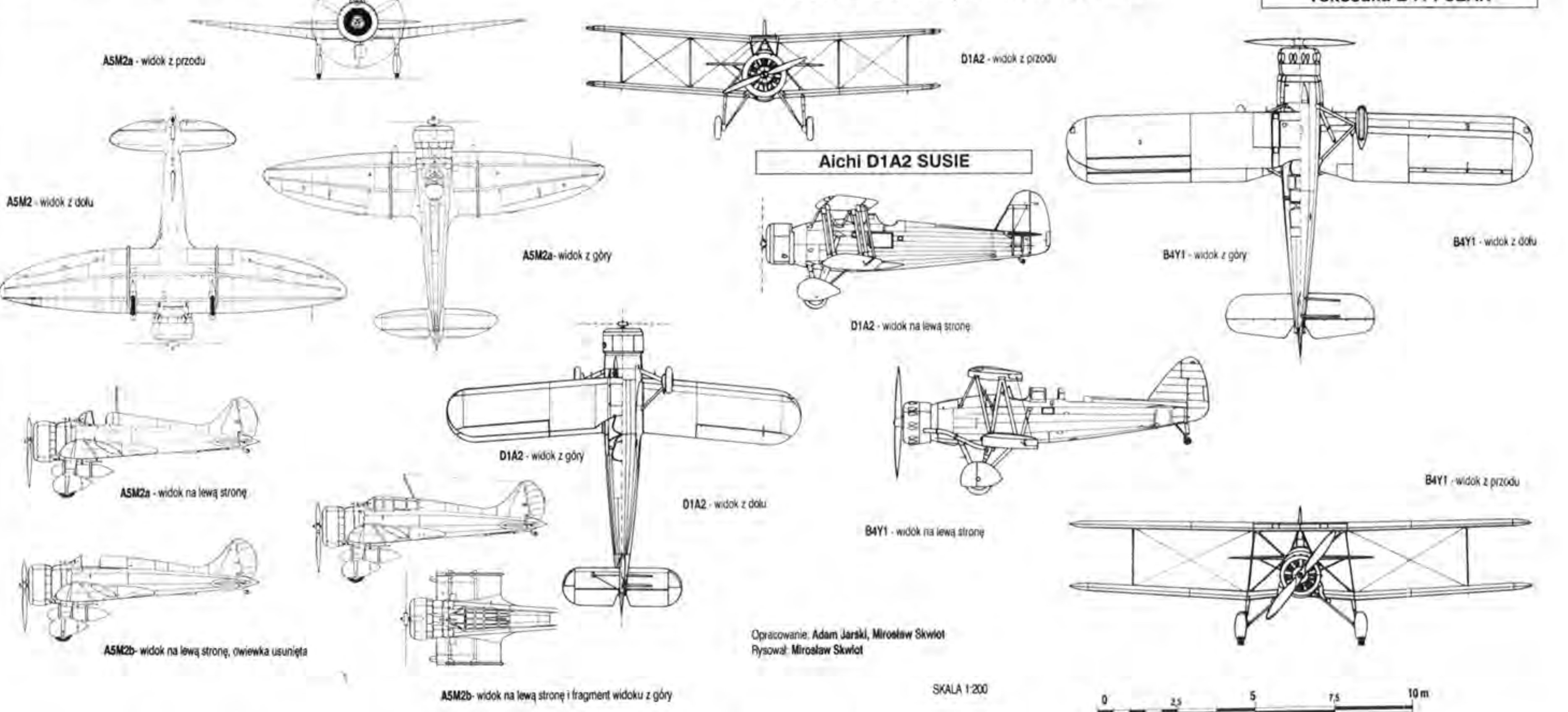
[2]Między lutym a marcem 1922 roku zezwolono specjalnymi rozporządzeniami na kontynuowanie budowy następujących okrętów: dwóch krążowników o wyporności 7.500 ton; 3 niszczycieli – Nr 11, Nr 13, Nr 15; 6 okrętów podwodnych – Nr 48, Nr 64, Nr 72, Nr 73, Nr 74, Nr 75; okrętu bazy Chogei; 4 transportowców – „Ondo" „Mamiya" „Hayatomo" „Naruto" oraz dwóch lotniskowców – „Amagi" i „Akagi".

[3]Określenie wyporności standardowych (waszyngtońskich) dotyczyło jednostki przygotowanej do wyjścia w morze (kompletny zapas amunicji, paliwa, wody słodkiej itp.) Każdy z sygnatariuszy Traktatu Waszyngtońskiego został zobowiązany do podawania wyporności swoich okrętów w przeliczeniu: 1 tona brytyjska jest równa 1016 kg. W marynarce japońskiej określenie to dotyczyło okrętu przygotowanego do wyjścia w morze lecz tylko z 1/4 paliwa, 3/4 zapasów amunicji, 1/3 zapasów oleju smarnego, 2/3 zapasu wody pitnej.

[4]Pomiędzy 6 a 11 marca pod rozkazy dowódcy oddano pierwszą grupę 15. dywizjonu niszczycieli („Kuroshio" i „Oyashio").

[5]Opr. M. S. na podstawie wspomnień komandora Mitsuo Fuchidy, opublikowanych w książce „Midway". Ballantine Books, New York, 1955.

# AKAGI – lotnictwo pokładowe 1938-1940




Opracowanie: **Adam Jarski, Mirosław Skwiot**
Rysował: **Mirosław Skwiot**

SKALA 1:200

0 2,5 5 7,5 10 m

## MITSUBISHI A5M4 (CLAUDE)

**Jednomiejscowy jednosilnikowy samolot myśliwski o konstrukcji metalowej. Przyjęty na uzbrojenie w 1936 roku pod oznaczeniem „Morski pokładowy samolot myśliwski typ 96 Model 1 (A5M1)".Najliczniej była produkowana wersja A5M4. Łącznie w zakładach Mitsubishi oraz (na podstawie licencji)w zakładach Watanabe i 12. Morskim Arsenale lotniczym wyprodukowano 1094 egz prototypowe i seryjne wszystkich wersji. Samolot nie posiadał składanych skrzydeł. Wersja A5M2b posiadała zakrytą kabinę, pozostałe miały jedynie wiatrochron. W czasie wojny samolot otrzymał nazwę kodową „Claude". Dane taktyczno techniczne wersji A5M4:**

| Wielkość | Dane | Wielkość | Dane |
|---|---|---|---|
| Załoga | 1 | Prędkość maks. | 434 km/h |
| Rozpiętość | 11,00 m | na pułapie | 3000 m |
| Rozpiętość po złoż. szkrz. | nieskładane | Prędkość przel. | |
| Długość | 7,565 m | Prędkość lądowania | |
| Wysokość | 3,27 m | Czas wznoszenia | 3 min. 35 s |
| Pow. nośna | 17,8 m$^2$ | na wysokość | 3000 m |
| Masa własna | 1216 kg | Pułap praktyczny | 9800 m |
| Masa startowa | 1671 kg | Zasięg | 1200 km |
| Silnik: typ | Nakajima „Kotobuki" 41 9 cyl. gwiazdowy, chł. pow. | Uzbrojenie | 2 k. m.. kal. 7,7 mm zamontowane w kadłubie 2 bomby po 30 kg pod skrz. |
| moc | 785 KM (max na 3000 m) | | |

## AICHI D1A2 (SUSIE)

**Dwumiejscowy jednosilnikowy samolot bombowy nurkujący w układzie dwupłata o konstrukcji mieszanej. Przyjęty na uzbrojenie w 1934 roku pod oznaczeniem „Morski pokładowy bombowiec nurkujący typ 94 (D1A1)". Na pokładach najliczniej byłá reprezentowana wersja D1A2, przyjęta na uzbrojenie w 1936 roku. Produkowany był przez firmę Aichi Tokei Denki K.K. w zakładzie w Nagoja jako rozwinięcie licencyjnej konstrukcji Heinkel 66. Ogółem wyprodukowano 590 maszyn, w tym 428 w wersji D1A2. W czasie wojny samolot otrzymał nazwę kodową „Susie". Dane taktyczno techniczne D1A2:**

| Wielkość | Dane | Wielkość | Dane |
|---|---|---|---|
| Załoga | 2 | Prędkość maks. | 309 km/h |
| Rozpiętość | 11,40 m | na pułapie | 3200 m |
| Rozpiętość po złoż. szkrz. | x | Prędkość przel | 222 km/h |
| Długość | 9,30 m | Prędkość lądowania | 120 km/h |
| Wysokość | 3,41 m | Czas wznoszenia | 8 minut |
| Pow. nośna | 34,70 m$^2$ | na wysokość | 3000 m |
| Masa własna | 1516 kg | Pułap praktyczny | 6980 m |
| Masa startowa | 2500 kg (2610 kg z przec.) | Zasięg | 930 km ( maks. 1334 km) |
| Silnik: typ | Nakajima „Kotobuki" 3 | Uzbrojenie obronne | 1 k. m. Typ 92 kal. 7,7 mm |
| moc | 9 cyl. gwiazdowy, chł. pow. 715 KM | Uzbrojenie podwieszane | 1 bomba 250 kg (pod kadł) oraz 2x30 kg (pod skrzydł.) |

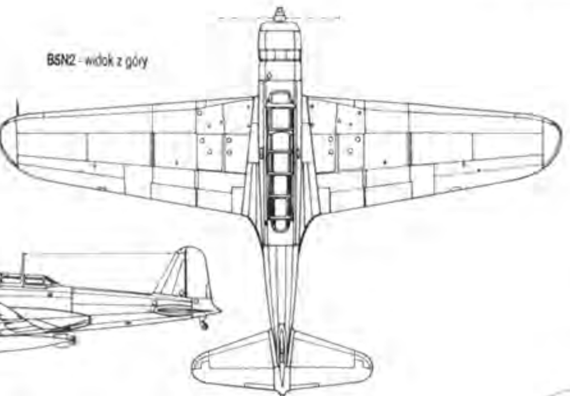
## YOKOSUKA B4Y1 (JEAN)

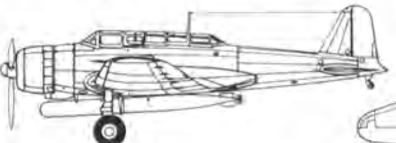
**Trzymiejscowy jednosilnikowy samolot bombowy i torpedowy o konstrukcji metalowej z częściowym pokryciem płóciennym. Przyjęty na uzbrojenie w 1936 roku pod oznaczeniem „Morski pokładowy samolot szturmowo-bombowy typ 96 (B4Y1)". Produkowany przez Dai-Ichi Kaigun Koku Gijitsusho ( 1. Morski Arsenał Lotniczy) w Yokosuka oraz na podstawie licencji w Nakajima Hikoki K. K. (37 egz.), Mitsubishi Jukogyo K. K. (135 egz.) i 11. Morskim Arsenale Lotniczym w Hiro (28 egz). Razem wyprodukowano 205 maszyn. W czasie wojny samolot otrzymał nazwę kodową „Jean". Dane taktyczno techniczne:**

| Wielkość | Dane | Wielkość | Dane |
|---|---|---|---|
| Załoga | 3 | Prędkość maks. | 278 km/h |
| Rozpiętość | 15,00 m | na pułapie | x |
| Rozpiętość po złoż. szkrz. | 5,32 m | Prędkość przel. | 215 km/h |
| Długość | 10,15 m | Prędkość lądowania | x |
| Wysokość | 4,36 m | Czas wznoszenia | 14 minut |
| Pow. nośna | 50,0 m$^2$ | na wysokość | 3000 m |
| Masa własna | 2000 kg | Pułap praktyczny | 6000 m |
| Masa startowa | 3600 kg | Zasięg | 1574 km |
| Silnik: typ | Nakajima „Hikari" gwiazdowy, 9-cyl. chł. pow. | Uzbrojenie obronne | 1 k. m. Typ 2 kal. 7,7 mm |
| moc | 840 KM | Uzbrojenie podwieszane | 1 torpeda 800 kg lub 1 bomba 500 kg lub 2x250 kg |

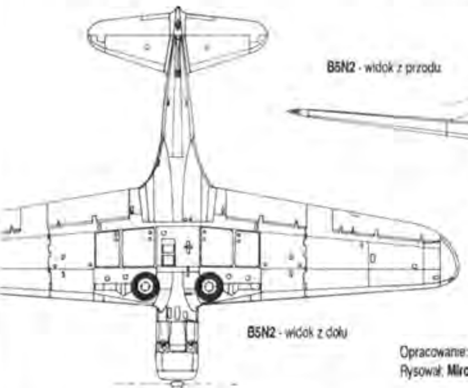
# AKAGI – lotnictwo pokładowe 1941-1942

## Nakajima B5N2 KATE


B5N2 - widok z góry

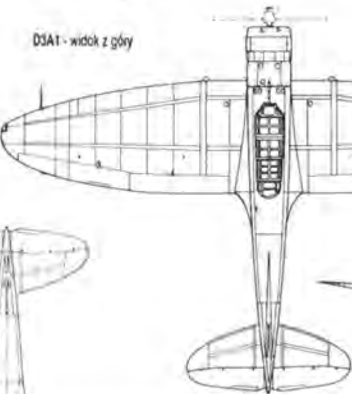

B5N2 - widok na lewą stronę


B5N2 - widok z przodu


B5N2 - widok z dołu

## Aichi D3A1 VAL


D3A1 - widok na lewą stronę

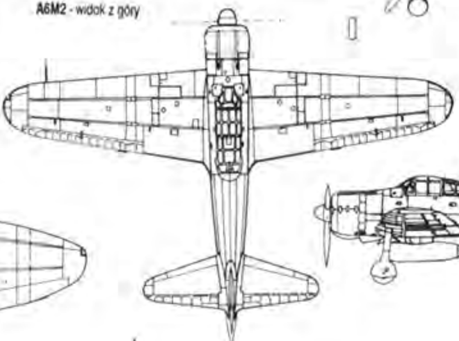

D3A1 - widok z góry


D3A1 - widok z przodu


D3A1 - widok z dołu

## Mitsubishi A6M2 ZERO


A6M2 - widok z przodu


A6M2 - widok z góry


A6M2 - widok na lewą stronę

A6M2


A6M2 - widok z dołu


A6M2 - widok na prawą stronę

0 2,5 5 7,5 10 m

SKALA 1:200

Opracowanie: **Adam Jarski, Mirosław Skwiot**
Rysował: **Mirosław Skwiot**

### NAKAJIMA B5N2 (KATE)

**Trzymiejscowy jednosilnikowy samolot bombowy i torpedowy o konstrukcji całkowicie metalowej z płóciennym pokryciem sterów. Przyjęty na uzbrojenie w 1937 roku pod oznaczeniem „Morski pokładowy samolot szturmowo-bombowy Typ 97 Model 1 (B5N1)". Łącznie wyprodukowano 1149 maszn, z czego jedynie 669 egz. w wytwórr.i Nakajima do końca 1941 roku. Później produkcję przejęły zakłady Aichi i Dai-Juichi Kaigun Kokusho. W momencie rozpoczęcia wojny na „Akagi" bazowała wersja B5N2 (Typ 97 model 3) . W czasie wojny samolot otrzymał nazwę kodową „Kate". Dane taktyczno techniczne wersji B5N2:**

| Wielkość | Dane | Wielkość | Dane |
|---|---|---|---|
| Załoga | 3 | Prędkość maks. | 378 km/h |
| Rozpiętość | 15,518 m | na pułapie | 3600 m |
| Rozpiętość po złoż. szkrz. | 7,300 m | Prędkość przel. | 259 km/h |
| Długość | 10,300 m | Prędkość lądowania | 113 km/h |
| Wysokość | 3,700 m | Czas wznoszenia | 7 min. 5 s |
| Powierzchnia nośna | 37,69 $m^2$ | na wysokość | 3000 m |
| Masa własna | 2279 kg | Pułap praktyczny | 8260 m |
| Masa startowa | 3800 kg (max. 4130 kg) | Zasięg | 1281 km (max. 2280 km) |
| Silnik: typ | Nakajima „Sakae" 11 | Uzbrojenie obronne | 1 k. m. Typ 92 kal. 7,7 mm |
| moc | 14 cyl. chł. pow., podw. gw. 1000 KM (mx. 1150 KM) | Uzbrojenie podwieszane | 1 torpeda 800 kg lub do 800 kg bomb |

### AICHI D3A1 (VAL)

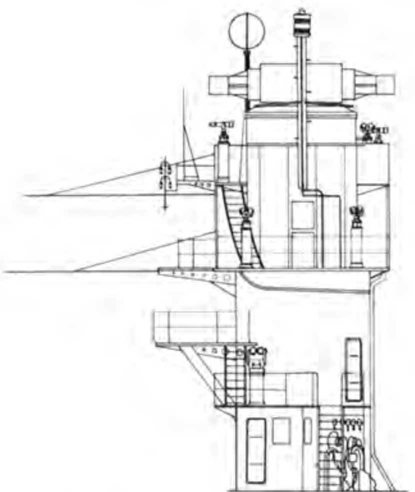
**Dwumiejscowy jednosilnikowy pokładowy bombowiec nurkujący o konstrukcji metalowej z płóciennym pokryciem sterów .Przyjęty na uzbrojenie w 1939 roku pod oznaczeniem „Morski pokładowy bombowiec nurkujący Typ 99 Model 11 (D3A1)". Łącznie wyprodukowano w zakładach Aichi Kokuki 1294 maszyny (z czego 470 seryjnych D3A1, 2 prototypy i 6 maszyn doświadczalnych) i w zakładach Showa Hikoki na podst. licencji 201 maszyn późniejszego wariantu D3A2. Na pokładzie „Akagi" bazowała jedynie wersja D3A1.. W czasie wojny samolot otrzymał nazwę kodową „Val". Dane taktyczno techniczne wersji D3A1;**

| Wielkość | Dane | Wielkość | Dane |
|---|---|---|---|
| Załoga | 2 | Prędkość maks. | 382 km/h |
| Rozpiętość | 14,365 m | na pułapie | 2230 m |
| Rozpiętość po złoż. szkrz. | 10,932 m | Prędkość przel. | 287 km/h |
| Długość | 10,195 m | Prędkość lądowania | 134 km/h |
| Wysokość | 3,847 m | Czas wznoszenia | 5 min. 48 s |
| Powierzchnia nośna | 34,9 $m^2$ | na wysokość | 3000 m |
| Masa własna | 2398 kg | Pułap praktyczny | 10500 |
| Masa startowa | 3650 kg | Zasięg | 1050 |
| Silnik: typ | Mitsubishi „Kinsei" 43 | Uzbrojenie obronne | 1 k. m. kal. 7,7 mm |
| | 14 cyl. chł. pow., podw.gw. | Uzbrojenie podwieszane | 1 bomba 250 kg pod kadł. |
| moc | 1080 KM | | 2 bomby 60 kg pod skrzydł. |

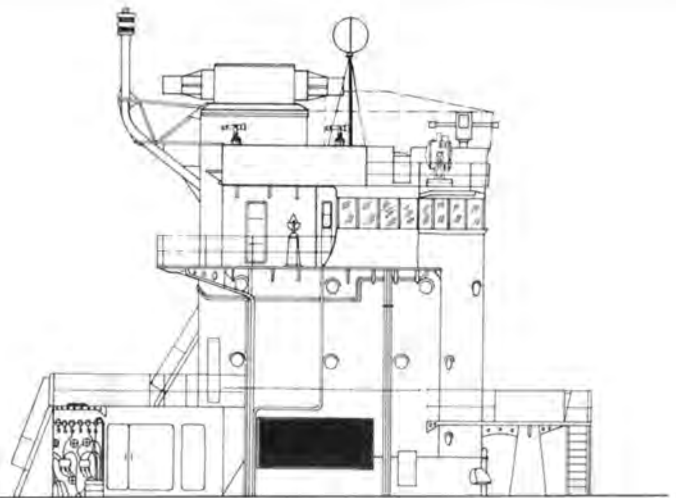
### MITSUBISHI A6M2 (ZEKE lub ZERO)

**Jednomiejscowy jednosilnikowy pokładowy samolot myśliwski. Przyjęty na uzbrojenie w 1940 roku pod oznaczeniem „Morski pokładowy samolot myśliwski Typ 0 Model 11 (A6M2)". Łącznie wyprodukowano 10.449maszyn wszystkich wersji przez macierzystą wytwórnię Mitsubishi (3879 egz.) i Nakajima (na podst. licencji 6570 egz.). Nie obejmuje to wersji szkolnych i pływakowych. Był to podstawowy samolot myśliwski marynarki przez cały okres wojny. Na „Akagi" bazowała wersja A6M2. W czasie wojny samolot otrzymał nazwę kodową Zeke lecz przyjęła się powszechnie jego nazwa Zero. Dane taktyczno techniczne wersji A6M2:**

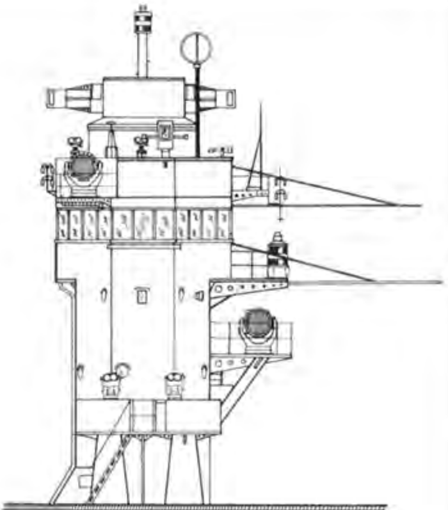
| Wielkość | Dane | Wielkość | Dane |
|---|---|---|---|
| Załoga | 1 | Prędkość maks. | 533 km/h |
| Rozpiętość | 12,00 m | na pułapie | 4550 m |
| Rozpiętość po złoż. szkrz. | 10,955 m | Prędkość przel. | 370 km/h |
| Długość | 9,05 m | Prędkość lądowania | 119 km/h |
| Wysokość | 3,525 m | Czas wznoszenia | 6 minut |
| Pow. nośna | 22,44 $m^2$ | na wysokość | 5000 m |
| Masa własna | 1745 kg | Pułap praktyczny | 10300 m |
| Masa startowa | 2421 kg (max. 2757 kg) | Zasięg | 1866 km (max. 3100 km) |
| Silnik. typ | Nakajima „Sakae" 12 | Uzbrojenie | 2 k. m. Typ 97 kal. 7,7 mm |
| | 14 cyl. chł. pow. podw. gw. | | 2 działka Typ 99 kal. 20 mm |
| moc | 841 KM | Uzbrojenie podwieszane | 2 bomby po 30 kg |



NADBUDÓWKA W WIDOKU OD RUFY (RYSUNEK UPROSZCZONY)



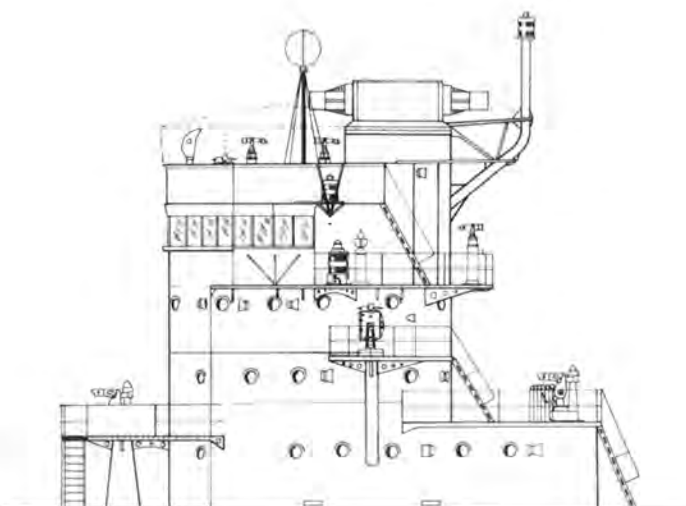
NADBUDÓWKA W WIDOKU Z PRAWEJ BURTY
(ZWRACA UWAGĘ TABLICA LOTÓW ZAWIESZONA PONIŻEJ POMOSTU)
RYSUNEK UPROSZCZONY



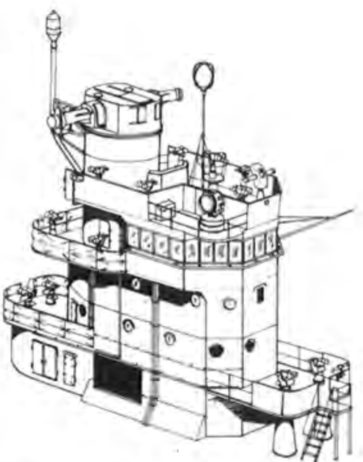
NADBUDÓWKA W WIDOKU OD DZIOBU

# AKAGI – nadbudówka okrętu po modernizacji w 1938

Opracowanie: Mirosław Skwiot
Rysował: Tadeusz Skwiot, Mirosław Skwiot



NADBUDÓWKA W WIDOKU Z LEWEJ BURTY



NADBUDÓWKA - RYSUNEK PERSPEKTYWICZNY

**JAPOŃSKI LOTNISKOWIEC „AKAGI”**

**WYGLĄD PO PRZEBUDOWIE W 1938 ROKU.**

LEWA BURTA

NA RYSUNKU POMINIĘTO DESKOWANIE POKŁADU

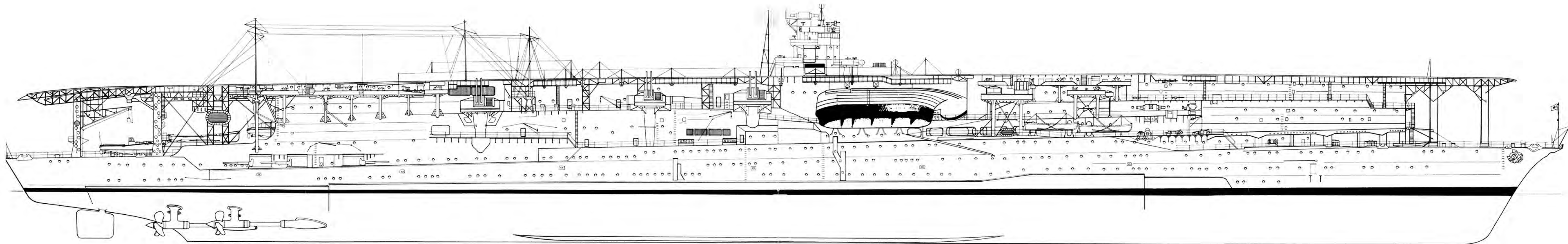


**赤城**

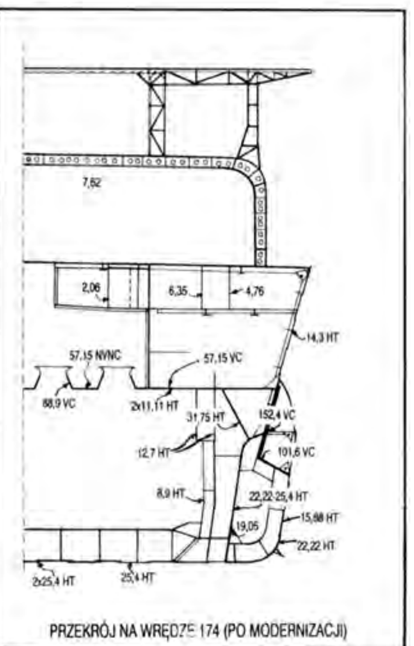
NAZWA OKRĘTU PISANA ZNAKAMI *KANJI*

NAZWA OKRĘTU, PISANA FONETYCZNYM ALFABETEM *KATAKANA*,
OD PRAWEJ DO LEWEJ,
UMIESZCZONA NA BURCIE OKRĘTU W OKOLICACH RUFY

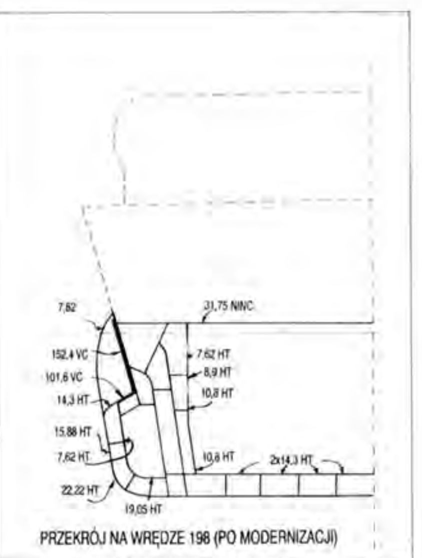
**あかぎ**



**JAPOŃSKI LOTNISKOWIEC „AKAGI”**
WYGLĄD PO PRZEBUDOWIE W 1938 ROKU.
PRAWA BURTA



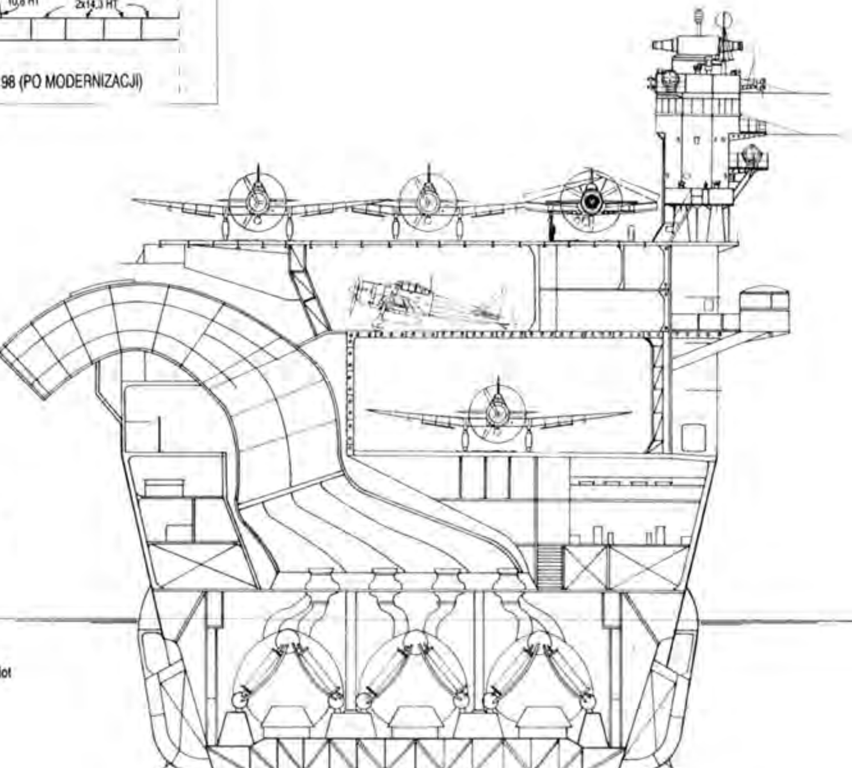

PRZEKRÓJ NA WRĘDZE 174 (PO MODERNIZACJI)




PRZEKRÓJ NA WRĘDZE 198 (PO MODERNIZACJI)

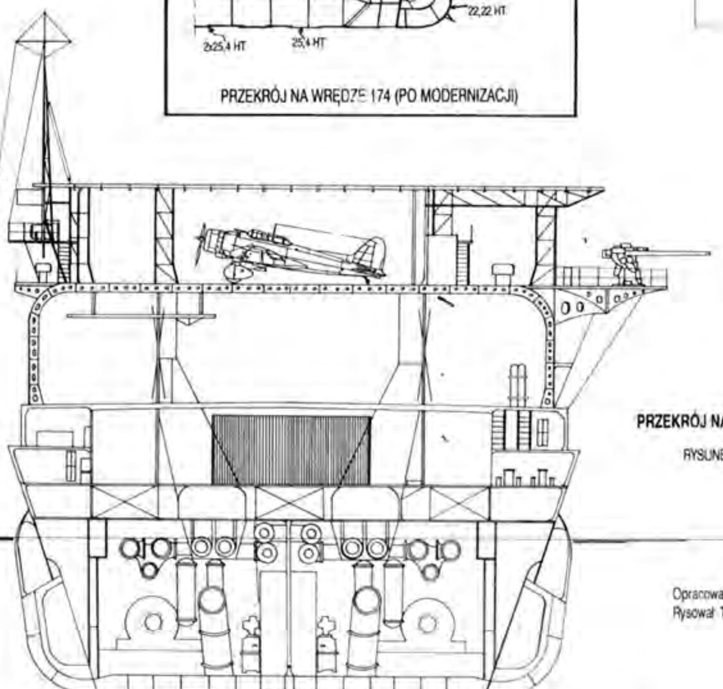
## OPANCERZENIE „AKAGI" PO MODERNIZACJI

GRUBOŚCI PANCERZY PODANO W MM



PRZEKRÓJ NA WYSOKOŚCI KOMINA

RYSUNEK UPROSZCZONY



PRZEKRÓJ NA WYSOKOŚCI SIŁOWNI

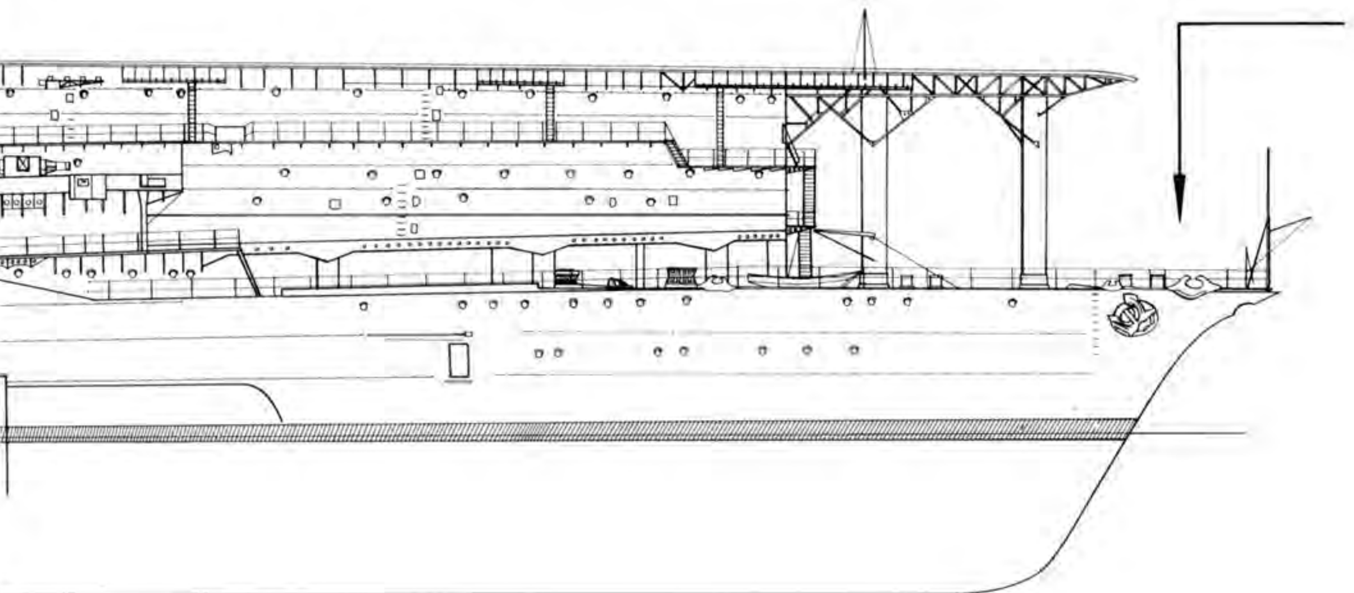
RYSUNEK UPROSZCZONY

Opracowanie: **Adam Jarski, Mirosław Skwiot**
Rysował: **Tadeusz Skwiot**




SKALA 1:400

**AKAGI – wygląd okrętu po modernizacji w 1938 roku**



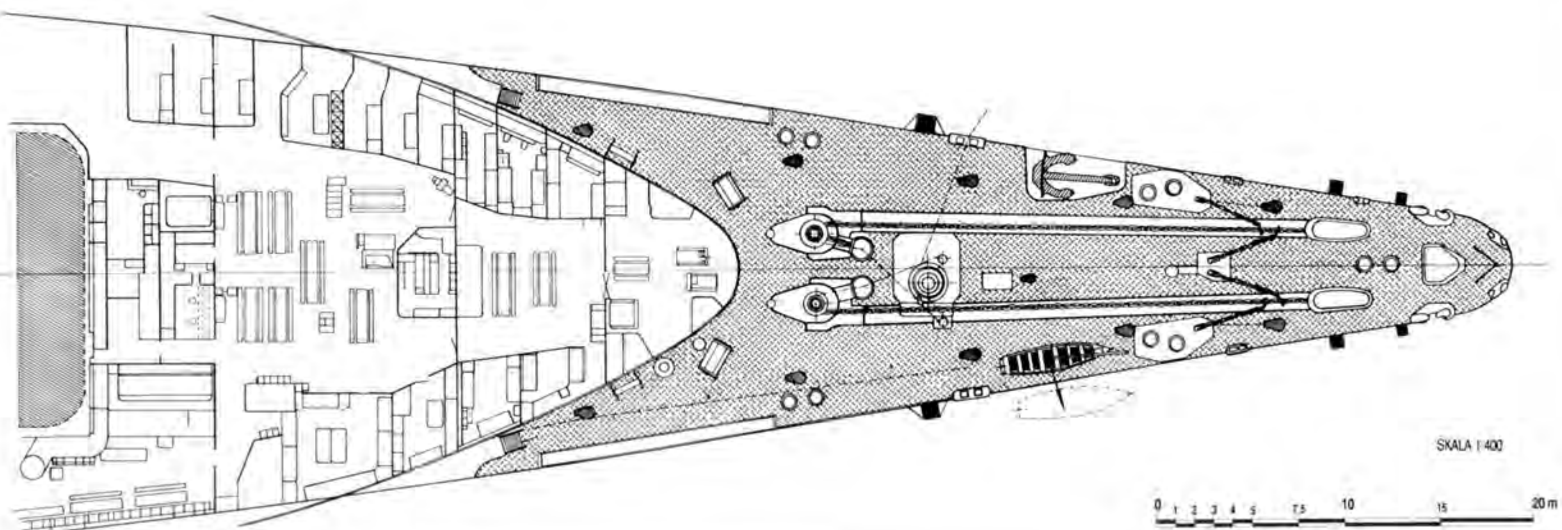
## POKŁAD DZIOBOWY-MANEWROWY

POKŁAD DZIOBOWY, MIESZCZĄCY URZĄDZENIA SŁUŻĄCE DO OPUSZCZANIA I PODNOSZENIA KOTWIC GŁÓWNYCH, PODEJMOWANIA HOLU, CUMOWANIA ITP. (KABESTAN, WINDA KOTWICZNA Z BĘBNAMI ŁAŃCUCHOWYMI) NIE POSIADAŁ DESKOWANIA; POKRYTY BYŁ W CAŁOŚCI PŁYTAMI STALOWYMI Z POWIERZCHNIAMI PRZECIWŚLIZGOWYMI. POMALOWANY ZOSTAŁ NA KOLOR SZARY. KABESTAN I WINDA KOTWICZNA BYŁY W KOLORZE CIEMNOSZARYM.



**HERB OKRĘTU (GOMONSHO)**
ZGODNIE Z JAPOŃSKĄ TRADYCJĄ LOTNISKOWIEC OTRZYMAŁ 16-TO PŁATKOWĄ O ŚREDNICY 1,2 M, MALOWANĄ NA KOLOR ZŁOTY
(SKALA 1:200)

## AKAGI - widok pokładu manewrowego (dziobowego)




Opracowanie: Mirosław Skwiot
Rysował: Mirosław Skwiot

# AKAGI – wygląd okrętu po modernizacji w 1938 roku

**Mitsubishi A6M2 ZERO**

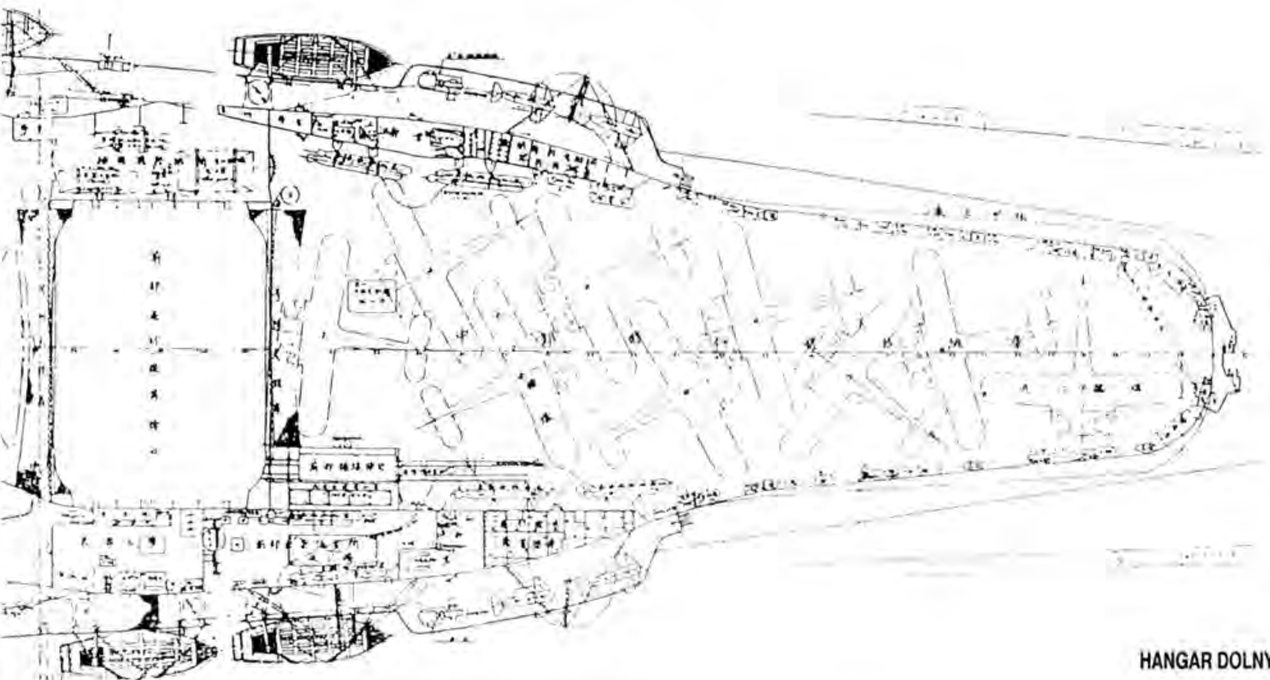



NA RYSUNKU PRZEDSTAWIONO SPOSÓB SKŁADANIA KOŃCÓWKI SKRZYDŁA SAMOLOTU MYŚLIWSKIEGO A6M2 MODEL 21.
Z TAK ZŁOŻONYMI SKRZYDŁAMI SAMOLTY TE BYŁY ROZMIESZCZONE W CZĘŚCI DZIOBOWEJ HANGARU DOLNEGO I GÓRNEGO.
NA RYSUNKU GŁÓWNYM HANGARU SAMOLOTY A6M2 POKAZANO Z ROZŁOŻONYMI SKRZYDŁAMI.

HANGAR GÓRNY

ROZMIESZCZENIE SAMOLOTÓW W HANGARACH

Opracowanie: **Mirosław Skwiot**
Rysował: **Tadeusz Skwiot, Mirosław Skwiot**




NA RYSUNKU OBOK ZREPRODUKOWANY FRAGMENT DOKUMENTACJI LOTNISKOWCA UDERZENIOWEGO „AKAGI" PO PRZEBUDOWIE (GRUNTOWNEJ), KTÓRĄ UKOŃCZONO W 1938 ROKU. FRAGMENT TEN PRZEDSTAWIA CZĘŚĆ DZIOBOWĄ HANGARU DOLNEGO, Z ROZMIESZCZONYMI WE WNĘTRZU SAMOLOTAMI BOMBOWYMI AICHI D1A2.
WYKORZYSTANO MATERIAŁY Z DOKŁADNYMI RYSUNKAMI LOTNISKOWCA Z : „NIHON KAIGUN KANTEI ZUMEN ZENSHU"" WYDAWNICTWA SHIO SHO-BO, TOKIO ORAZ „SHOWA ZOSENSHI" WYDAWNICTWA HARA SHOBO, TOKIO.
DO REKONSTRUKCJI RYSUNKÓW WYKORZYSTANO ZDJĘCIA Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ LOTNISKOWCÓW JAPOŃSKICH, ZAWARTE W PERIODYKACH JAPOŃSKICH (PATRZ BIBLIOGRAFIA).

SKALA 1:400

0 1 2 3 4 5 7,5 10 15 20 m

## AKAGI – wygląd okrętu po modernizacji w 1938 roku

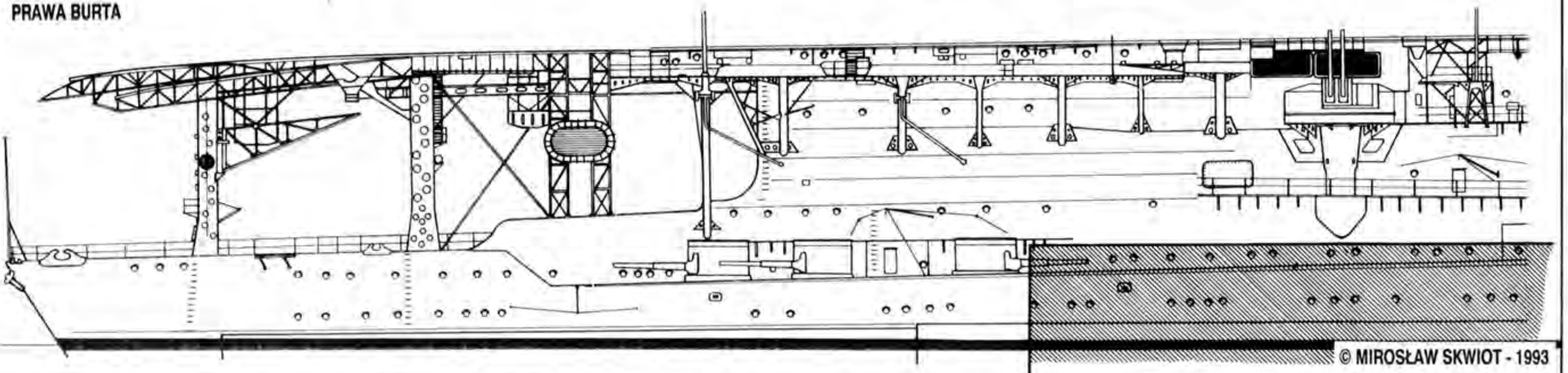
## AKAGI – rozmieszczenie samolotów wewnątrz hangaru

## AKAGI – hangar rufowy

FRAGMENT RUFY Z ARTYLERIĄ (GŁÓWNĄ) LOTNISKOWCA – 6 ARMAT KALIBRU 203 MM UMIESZCZONO POJEDYŃCZO W KAZAMATACH PO TRZY NA KAŻDEJ BURCIE.

FRAGMENT HANGARU, ROZCIĄGAJĄCEGO SIĘ OD ŚRODKOWEGO DO RUFOWEGO PODNOŚNIKA SAMOLOTÓW. UMIESZCZONY BYŁ PONIŻEJ DWÓCH GŁÓWNYCH – CIĄGŁYCH HANGARÓW (GÓRNEGO I DOLNEGO).
NA TAK NIEWIELKIEJ PRZESTRZENI USTAWIONO ZE ZŁOŻONYMI SKRZYDŁAMI KILKA SAMOLOTÓW TORPEDOWYCH (ILOŚĆ SAMOLOTÓW OD4 DO 8)

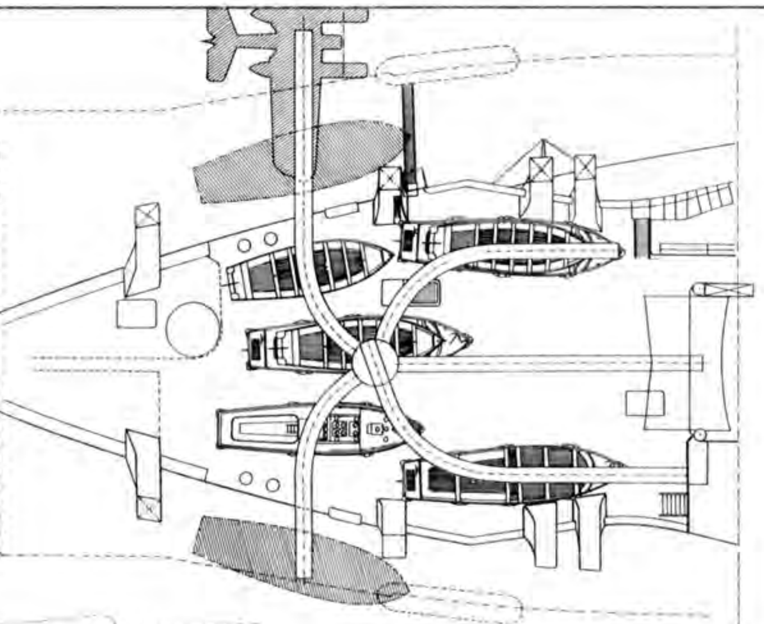
**AKAGI** ZABIERAŁ DO SWOICH HANGARÓW W STANIE ROZŁOŻONYM (ZDEMONTOWANE SKRZYDŁA, SILNIKI, KADŁUBY ITP.) NASTĘPUJĄCE ILOŚCI SAMOLOTÓW:
**HANGAR DOLNY**
CZĘŚĆ RUFOWA-4 BOMBOWCE NURKUJĄCE AICHI D1A




NA RYSUNKU PRAWEJ BURTY (CZĘŚĆ RUFOWA) ZAKRESKOWANO POŁOŻENIE NIEWIELKIEGO HANGARU NA RUFIE, KTÓRY BYŁ ZLOKALIZOWANY PONIŻEJ HANGARÓW GŁÓWNYCH. (RYSUNEK UPROSZCZONY – POMINIĘTO DETALE WYPOSAŻENIA, ŁODZIE, ARTYLERIĘ PLOT.

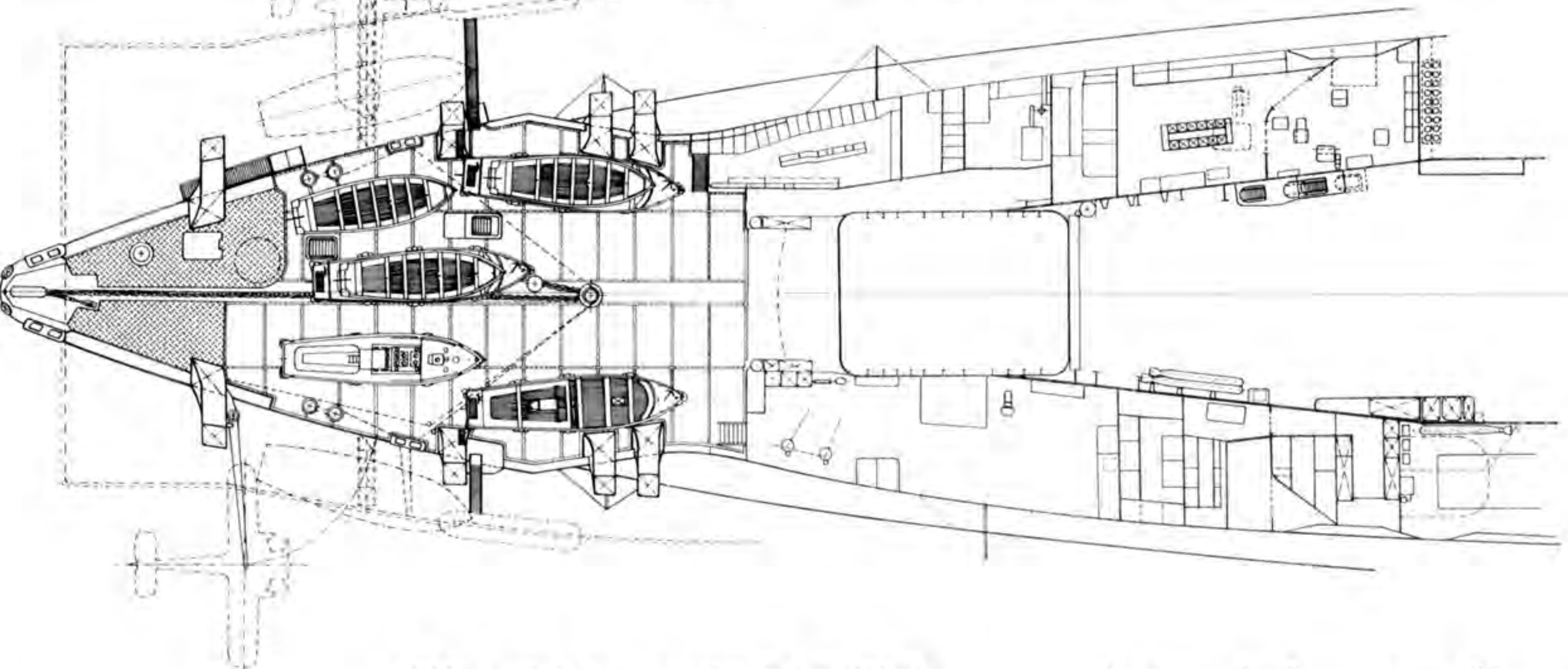
Opracowanie: **Mirosław Skwiot**
Rysował: **Mirosław Skwiot**

UKŁAD PROWADNIC POD POKŁADEM RUFOWYM (NA RAMPIE RUFOWEJ) SŁUŻYŁ DO PRZEMIESZCZENIA WÓZKÓW Z WCIĄGNIKAMI DO PODNOSZENIA ŁODZI ORAZ STACJONUJĄCYCH OKAZJONALNIE NA POKŁADZIE ŁODZIOWYM WODNOSAMOLOTÓW ROZPOZNAWCZYCH.



## AKAGI – widok pokładu rufowego

POKŁAD RUFOWY W WIĘKSZOŚCI ZOSTAŁ WYŁOŻONY LINOLEUM O BARWIE ŻÓŁTOZIEMISTEJ. PROSTOKĄTY O WYMIARACH OK. 2 X 4 M POKRYWAŁY POKŁAD RUFOWY OD WRÓT HANGARU DO DŹWIGARÓW NA RUFIE. POKRYCIE TO BYŁO ZABEZPIECZENIEM PRZED KONTATEM Z WODĄ MORSKĄ. PODCZAS PŁYWANIA NA WZBURZONYM MORZU RUFA OKRĘTU BYŁA WIELOKROTNIE ZALEWANA PRZEZ FALE MORSKIE. NA STYKU PŁATÓW LINOLEUM UMIESZCZONO MOSIĘŻNE PŁASKOWNIKI JAKO ŁĄCZNIKI. DO PODNOSZENIA RUFOWEJ KOTWICY, WYBIERANIA HOLU ORAZ OPUSZCZANIA DRYFKOTWY UŻYWANO KABESTANU RUFOWEGO.




Opracowanie: Mirosław Skwiot
Rysował: Mirosław Skwiot

## AKAGI – wygląd okrętu po modernizacji w 1938 roku

# ORGANIZACJA ZESPOŁU POŁĄCZONEJ FLOTY ( w dniu 5 czerwca 1942)

• **Połączona Flota** pod dowództwem admirała Isoroku Yamamoto na pancerniku „Yamato". Szef sztabu: kontradmirał Matome Ugaki.

1. A. **Siły główne (Pierwsza Flota)** – admirał Yamamoto:

• Pierwszy dywizjon pancerników: „Yamato" (d-ca okrętu komandor Gihachi Takayanagi), „Nagato" (d-ca komandor Hideo Yano), „Mutsu" (d-ca komandor Teijiro Yamazuni).

• Lotniskowiec „Hosho" (d-ca komandor Kaoru Umetani) wraz z niszczycielem osłony „Yukaze";

• Siły specjalne pod dowództwem komandora Kaku Harada, transportowce wodnosamolotów „Chiyoda", „Nishin"

• Osłona (pod dowództwem kontradmirała Shintaro Hashimoto na krążowniku „Sendai") w składzie: lekki krążownik „Sendai" (d-ca komandor Nobue Morishita); jedenasty dywizjon niszczycieli pod dowództwem komandora Kiichiro Shoji w składzie „Fubuki" „Shirayuki" „Hatsuyuki" „Murakumo"; dziewiętnasty dywizjon niszczycieli pod dowództwem komandora Ranji Oe w składzie: „Isonami" „Uranami" „Shikinami" „Ayanami";

• Pierwsza grupa jednostek zaopatrzeniowych pod dowództwem komandora Shigeyasu Nishioka na zbiornikowcu „Naruto" w składzie: zbiornikowiec „Naruto" oraz zbiornikowiec „Toei Maru";

B. **Siły osłony** pod dowództwem wiceadmirała Shiro Takasu na pancerniku „Hyuga". Szef sztabu: kontradmirał Kengo Kobayashi.

• Drugi dywizjon pancerników (pod dowództwem wiceadmirała Takasu) w składzie: „Hyuga" (d-ca okrętu komandor Chiaki Matsuda), „Ise" (komandor Isamu Takeda), „Fuso" (d-ca komandor Mitsuo Kinoshita) „Yamashiro" (d-ca komandor Gunji Kogure).

• Osłona (pod dowództwem kontradmirała Fukuji Kishi na krążowniku „Kitakami") w składzie: dziewiąty dywizjon krążowników pod dowództwem kontradmirała Kishi; krążowniki pod dowództwem kontradmirała Kishi; krążowniki lekkie: „Kitakami" (d-ca komandor Saji Normitsu), „Oi" (d-ca komandor Shigeru Narita); dwudziesty dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Yuji Yamada) w składzie: „Asagiri", „Yugiri" „Shirakumo" „Amagiri"; dwudziesty czwarty dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Yasuji Hirai) w składzie: „Umikaze" „Yamakaze" „Kawakaze" „Suzukaze"; dwudziesty siódmy dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Matake Yoshimura) w składzie: „Ariake", „Yugure", „Shigure" i „Shiratsuyo".

• Druga grupa jednostek zaopatrzeniowych pod dowództwem komandora Matsuo Eguchi na zbiornikowcu „Saw Clemente Maru" w składzie: zbiornikowiec „Saw Clemente Maru" oraz zbiornikowiec „Toa Maru";

2. A. **Zespół uderzeniowy lotniskowców** pod dowództwem wiceadmirała Chuichi Nagumo na pokładzie „Akagi". Szef sztabu kontradmirał Ryunosuke Kusaka.

• Pierwszy dywizjon lotniskowców pod dowództwem wiceadmirała Nagumo w składzie: „Akagi" (d-ca okrętu komandor Taijiro Aoki. Dowódca grupy powietrznej – komandor porucznik Mitsuo Fuchida; dowódca 21 myśliwców Zero – komandor podporucznik Shigeru Itaya; dowódca 21 bombowców nurkujących Val – kapitan marynarki Takehiko Chichaya; dowódca 21 samolotów torpedowych Kate – komandor podporucznik Shigeharu Murata); „Kaga" (d-ca okrętu komandor Jisaku Okada. Dowódca grupy powietrznej – komandor podporucznik Tadashi Kusumi; dowódca 21 myśliwców Zero – kapitan marynarki Masao Sato – dowódca 21 bombowców nurkujących Val – kapitan marynarki Shoichi Ogawa; dowódca 30 samolotów torpedowych Kate – kapitan mar. Ichiro Kitajima).

• Drugi dywizjon lotniskowców pod dowództwem kontradmirała Tamona Yamaguchi (na pokładzie „Hiryu") w składzie: „Hiryu" (d-ca okrętu komandor Tomeo Kaku. Dowódca grupy powietrznej – kapitan mar. Joichi Tomonaga; dowódca 21 myśliwców – kapitan mar. Shigeru Mori; dowódca 21 bombowców nurkujących – kapitan mar. Michio Kobayashi; dowódca 21 samolotów torpedowych – kapitan mar. Rokuro Kikuchi); „Soryu" (d-ca okrętu komandor Ryusaku Yanagimoto. Dowódca grupy powietrznej – komandor podporucznik Takashige Egusa; dowódca 21 myśliwców – kapitan mar. Masaharu Suganami; dowódca 21 bombowców nurkujących – kapitan mar. Masahiro Ikeda; dowódca 21 samolotów torpedowych – kapitan mar. Heijiro Abe).

B. **Grupa wsparcia** pod dowództwem kontradmirała Hiroaki Abe na krążowniku „Tone"

• Ósmy dywizjon krążowników pod dowództwem kontradmirała Abe w składzie: „Tone" (d-ca komandor Temetsugu Okada); „Chikuma" (d-ca komandor Keizo Komura);

• Trzeci dywizjon pancerników - I sekcja (pod dowództwem komandora Tamotsu Koma na pancerniku „Haruna") w składzie: „Haruna" (d-ca komandor Tamotsu Koma), „Kirishima" (komandor Sanji Iwabuchi);

• Osłona pod dowództwem kontradmirała Susumu Kimura na krążowniku „Nagara" (d-ca okrętu komandor Toshio Naoi): Czwarty dywizjon niszczycieli pod dowództwem komandora Kosaku Ariga w składzie: „Nowaki", „Arashi", „Hagikaze", „Maikaze"; Dziesiąty dywizjon niszczycieli pod dowództwem komandora Toshio Abe w składzie: „Kazagumo", „Yugumo", „Makigumo"; Siedemnasty dywizjon niszczycieli pod dowództwem komandora Masayuki Kitamura w składzie: „Urakaze", „Isokaze", „Tanikaze", „Hamakaze".

• Grupa zaopatrzeniowa pod dowództwem komandora Masanao Oto na zbiornikowcu „Kyokuto Maru" w składzie: zbiornikowiec „Kyokuto Maru", „Shinkoku Maru", „Toho Maru", „Nippon Maru", „Kokuyo Maru" oraz jednostka osłony niszczyciel „Akigumo".

3. **Siły inwazyjne (Druga Flota)** pod dowództwem wiceadmirała Nobutake Kondo na pokładzie ciężkiego krążownika „Atago". Szef sztabu: kontradmirał Kazutaka Shiraishi.

• Czwarty dywizjon krążowników - I sekcja (pod dowództwem wiceadmirała Kondo w składzie): „Atago" (d-ca komandor Matsuji Ijuin), „Chokai" (d-ca komandor Mikio Hayakawa);

• Piąty dywizjon krążowników (pod dowództwem wiceadmirała Takeo Takagi) w składzie: „Myoko" (komandor Teruhiko Miyoshi), „Haguro" (d-ca komandor Tomoichi Mori);

• Trzeci dywizjon pancerników - II sekcja (pod dowództwem kontradmirała Gunichi Mikawa) w składzie: „Kongo" (d-ca komandor Tomiji Koyanagi), „Hiei" (d-ca komandor Maseo Nishida);

• Osłona (pod dowództwem kontradmirała Shoji Nishimura na lekkim krążowniku „Yura", d-ca okrętu komandor Shiro Sato) w składzie: Drugi dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Masao Tachibana): „Murasame", „Samidare", „Harusame", „Yudachi"; Dziewiąty dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Yasuo Sato): „Asagumo", „Minegumo", „Natsugumo";

• Lotniskowiec „Zuiho" (d-ca okrętu komandor Sueo Obayashi) z jednostką osłony – niszczycielem „Mikazuki";

• Grupa zaopatrzeniowa (pod dowództwem komandora Jiro Murao na zbiornikowcu „Sata") w składzie: zbiornikowce „Tsurumi", „Genyo Maru", „Kenyo Maru" oraz jednostka warsztatowa „Akashi";

• Grupa wsparcia (pod dowództwem wiceadmirała Takeo Kurita na pokładzie krążownika „Kumano") w składzie: siódmy dywizjon krążowników: „Kumano" (d-ca okrętu komandor Kikumatsu Tanaka), „Suzuya" (d-ca komandor Masatomi Kimura), „Mikuma" (d-ca komandor Shakao Sakiyama), „Mogami" (d-ca komandor Akira Soji); Ósmy dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Nobuki Ogawa) w składzie: „Asashio", „Arashio" oraz zbiornikowiec „Nichiei Maru";

• Grupa transportowców (pod dowództwem kontradmirała Raizo Tanaka na krążowniku „Jintsu") w składzie: transportowce: „Kiyozumi Maru", „Zenyo Maru", „Nr 2. Toa Maru", „Argentina Maru", „Brazil Maru", „Azuma Maru", „Keiyo Maru", „Goshu Maru", „Kano Maru", „Hokuriku Maru", „Kirishima Maru", „Nankai Maru" oraz zbiornikowiec „Akebono Maru";

• Eskorta (również pod dowództwem kontradmirała Tanaka na „Jintsu") w składzie: krążownik „Jintsu" (d-ca okrętu komandor Torazo Kozai); Piętnasty dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Shiro Sato) w składzie: „Kuroshimo", „Oyashio", szesnasty dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Shiro Shibuya) w składzie: „Yukikaze", „Amatsukaze", „Tokitsukaze", „Hatsukaze"; osiemnasty dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Yoshito Miyasaka) w składzie: „Shiranuhi", „Kasumi", „Kagero", „Arare";

• Grupa transportowców wodnosamolotów (pod dowództwem kontradmirała Ruitaro Fujita) w składzie: drugi dywizjon transportowców wodnosamolotów (pod dowództwem kontradmirała Ruitaro Fujita) „Chitose" (d-ca okrętu komandor Tamotsu Furukawa), „Kamikawa Maru" (d-ca komandor Tarohachi Shinoda), niszczyciel osłony „Hayashio";

• Grupa trałowców (pod dowództwem komandora Sadatomo Miyamoto) w składzie: trałowce „Tama Maru nr 3", „Tama Maru Nr 5", „Shonan Maru Nr 7", „Shonan Maru Nr 8", ścigacze okrętów podwodnych „16", „17", „18", zaopatrzeniowiec „Soya", transportowiec „Meiyo Maru", „Yamafuku Maru";

4. **Siły północne (Piąta Flota)** pod dowództwem wiceadmirała Moshiro Hosogaya na pokładzie krążownika „Nachi". Szef sztabu: komandor Tasuku Nakazawa.

• Północne siły główne pod dowództwem wiceadmirała Hosogaya na krążowniku „Nachi" (d-ca okrętu komandor Takahiko Kiyota);

• Osłona (pod dowództwem komandora porucznika Hajime Takeuchi na niszczycielu „Inazuma") w składzie: niszczyciele „Inazuma", „Ikazuchi";

• Grupa jednostek zaopatrzeniowych w składzie: zbiornikowiec „Fujisan", „Nissan Maru" oraz trzy transportowce;

• Drugi zespół uderzeniowy lotniskowców (pod dowództwem kontradmirała Kakuji Kakuta na pokładzie „Ryujo"), czwarty dywizjon lotniskowców (pod dowództwem kontradmirała Kakuta) w składzie: „Ryujo" (d-ca komandor Tadao Kato), „Junyo" (d-ca okrętu komandor Shizue Ishi);

• Grupa wsparcia (pod dowództwem komandora Shunsaku Nabeshima) w składzie: czwarty dywizjon krążowników - II sekcja: „Maya" (d-ca okrętu komandor Nabeshima), „Takao" (d-ca komandor Bunji Asakura);

• Osłona (pod dowództwem komandora Kaweme Konishi) w składzie siódmego dywizjonu niszczycieli: „Akebono", „Ushio", „Sazanami", oraz zbiornikowca „Teiyo Maru";

• Siły inwazyjne wyspy Attu pod dowództwem kontradmirała Sentaro Omori na pokładzie krążownika „Abukuma" (d-ca krążownika komandor Seiroku Murayama) w składzie: dwudziesty pierwszy dywizjon niszczycieli (pod dowództwem komandora Toshio Shimizu): „Wakaba", „Nenohi", „Hatsuharu", „Hatsushimo", trałowiec „Magane Maru" oraz transportowiec „Kinugasa Maru";

• Siły inwazyjne wyspy Kiska pod dowództwem komandora Takeji Ono na pokładzie krążownika „Kiso" w składzie: dwudziesty pierwszy dywizjon krążowników (pod dowództwem komandora Takeji Ono): Kiso (d-ca okrętu komandor Takeji Ono), „Tama" (komandor Masaharu Kawabata) oraz krążownik pomocniczy „Asaka Maru" (d-ca komandor Jiro Ban);

• Osłona (pod dowództwem komandora Yusuke Yamada) w składzie szóstego dywizjonu niszczycieli: „Hibiki", „Akatsuki", „Hokaze";

• Transportowce (pod dowództwem komandora podporucznika Hifumi Mukai) w składzie: „Hakusan Maru", „Kumagawa Maru";

• Trzynasty dywizjon trałowców (pod dowództwem komandora Toshio Mitsuka) w składzie: „Hakumo Maru", „Shunkotsu Maru", „Kaiho Maru";

• Zespół okrętów podwodnych (pod dowództwem kontradmirała Shigaeki Yamazaki na pokładzie „I-9", d-ca okrętu komandor Akiyoshi Fujii) w składzie: drugi dywizjon okrętów podwodnych: "I-15„ „I-17" , „I-19"; czwarty dywizjon okrętów podwodnych: „I-25", „I-26";

5. **Zespół wysunięty** (szósta flota) pod dowództwem wiceadmirała Teruhisa Komatsu na pokładzie krążownika „Katori" (w bazie na Atolu Kwajalein). Szef sztabu: kontradmirał Hisashi Mito.

• Lekki krążownik „Katori" (d-ca okrętu komandor Noboru Owada);

• Dziewiętnasty dywizjon okrętów podwodnych (pod dowództwem komandora Ryojiro Ono) w składzie: "I-156", „I-157", „I-158", "I-159„

• Trzydziesty dywizjon okrętów podwodnych (pod dowództwem komandora Masao Teraoka) w składzie: "I-162", „I-165", „I-166";

• Trzynasty dywizjon okrętów podwodnych (pod dowództwem komandora Takeharu Miyazaki) w składzie: „I-121", „I-122", „I-123";

6. **Bazy sił powietrznych** (11. Flota Powietrzna) pod dowództwem wiceadmirała Nishizo Tsukahara w bazie na Tinian. Szef sztabu: kontradmirał Munetaka Sakamaki.

# ORGANIZACJA LOTNICTWA MORSKIEGO JAPONII

Japońskie lotnictwo morskie, zarówno pokładowe jak i bazowe było ściśle związane ze strukturą japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej.

Na czele tej organizacji stało Ministerstwo Marynarki, któremu formalnie podlegał sztab Połączonej Floty (Rengo Kantai) z jej głównodowodzącym, którym był do kwietnia 1943 roku admirał Isoroku Yamamoto.

Połączona Flota była podzielona organizacyjnie na szereg flot (kantai) przydzielonych do poszczególnych obszarów. W ramach tych dużych jednostek operacyjnych następował podział na poszczególne floty, z których jedna była Flotą Powietrzną (Koku Kantai).

Flota Powietrzna z kolei dzieliła się na Flotylle Powietrzne (Koku Sentai) a te z kolei na Grupy (Korpusy) Powietrzne (Kokutai), które były podstawową jednostką organizacyjną.

Grupy Powietrzne (czy też Korpusy Powietrzne) (Kokutai) odpowiadały wielkością mniej więcej pułkowi lub skrzydłu lotniczemu. Ich wielkość była zróżnicowana w zależności od rodzaju danej grupy (myśliwska, bombowa czy mieszana) i zawierała do 84 (czasem nawet więcej) samolotów i do 2000 osób personelu latającego i naziemnego, który był podzielony przeważnie na piętnaście sekcji specjalistów (buntai) – przykładowo kokutai bombowy składał się z czterech sekcji lotniczych (hikobuntai), czterech sekcji obsługi, jednej sekcji intendentury, łączności, materiałowo- technicznej, meteorologicznej, medycznej itp.

Dowódcą kokutai był z reguły oficer w stopniu komandora, posiadający zastępcę, odpowiedzialnego za realizację rozkazów, oraz oficera dowodzącego grupą lotniczą w powietrzu, którym był z reguły kapitan lub (rzadziej) komandor podporucznik.

Numery Grup Powietrznych miały zakodowaną w sobie informację o rodzaju grupy i miejscu jej powstania. Grupy, których numery zaczynały się od 1 wyposażone były w samoloty rozpoznawcze, od 2 - były to typowe grupy myśliwskie, wyposażone w t.zw. myśliwce Ko, t.j. przeznaczone do wywalczenia przewagi w powietrzu (po prostu w Zera), od cyfry 3 zaczynały się numery grup, zawierających myśliwce Otsu i Hei, t.j. myśliwce przechwytujące i nocne. Od cyfry 4 zaczynały się numery grup, zawierających w swoim składzie głównie wodnosamoloty; od 5 - samoloty szturmowe; od 6 - grupy mieszane, najczęściej lotniskowcowe, zawierające pokładowe myśliwce, bombowce nurkujące, samoloty bombowo-torpedowe i rozpoznawcze; od 7 - średnie bombowce, operujące z baz lądowych; od 8 - łodzie latające, od 9 - rozpoznawcze wodnosamoloty i okazjonalnie bombowce, przydzielone do okrętów nawodnych i baz do patroli przeciwpodwodnych i eskortowania konwojów, a od 10 - samoloty transportowe. O miejscu powstania i początkowej bazie informowała druga cyfra.

Grupy Powietrzne dzieliły się zazwyczaj na dwie mniejsze jednostki - tzw. Hikotai, które były odpowiednikiem eskadr.

Istniały następujące Hikotai :
– myśliwski (Sentoki Hikotai)
– szturmowy (Kogeki Hikotai)
– rozpoznawczy (Teisatsu Hikotai)
– transportowy spadochroniarzy (Unso Hikotai).

Poszczególne Hikotai (w odniesieniu do samolotów pokładowych) etatowo liczyły następujące ilości sprzętu i obsługi:
- Pokładowe bombowce nurkujące – 36 samolotów w linii, 12 w rezerwie, 90 osób personelu latającego i 134 osoby obsługi naziemnej;
- Bombowce pokładowe – 36 samolotów w linii, 12 w rezerwie, 144 osoby personelu latającego i 116 osób obsługi pokładowej;
- Pokładowe samoloty rozpoznawcze – 18 samolotów w linii, 6 w rezerwie, 96 osób personelu latającego i 114 osób personelu obsługi;
- Wodnosamoloty rozpoznawcze – 18 samolotów w linii, 6 w rezerwie, 72 osoby personelu latającego i 59 osób personelu obsługi;
- Łodzie latające – 12 maszyn w linii, 4 w rezerwie, po 72 osoby personelu naziemnego i latającego.

Flotylla Powietrzna (Koku Sentai) – jednostka wyższego szczebla, zawierała w sobie z reguły trzy lub cztery Kokutai, lecz zdarzały się i takie, które okresowo liczyły sześć do dziesięciu Kokutai - zależało to od rejonu i rozmiaru zadań, stojących przed Flotyllą. Flotylle zazwyczaj posiadały również niewielką, wydzieloną jednostkę lotniczą, podległą tylko dowództwu tej flotylii. Ponadto istniała cała infrastruktura administracyjna i sztab, w którego gestii były sprawy dotyczące generalnej organizacji flotylli, zawiadywanie dyslokacją jednostek, wchodzących w skład flotylli, obsługa baz, dostawy paliwa, amunicji, wyposażenia, żywności i odzieży; wymiana zużytych samolotów; wymiana załóg i personelu naziemnego; sprawy kadrowe; przeprowadzanie ćwiczeń na szczeblu flotylli; organizacja transportu personelu i wyposażenia. Okresowo dowództwo flotylli przejmowało kontrolę nad samolotami rozpoznawczymi i transportowymi, odkomenderowanymi do działań na jej rzecz, personelem marynarki, okresowo przysyłanym do sprawdzenia i regulacji torped lotniczych, batalionami budowlanymi, czasowo oddelegowanymi do prac na rzecz danej flotylli, jednostkami pływającymi – transportowcami wodnosamolotów, jednostkami transportowymi, holownikami i statkami – celami wykorzystywanymi w ćwiczeniach.

Jednostką jeszcze wyższego szczebla były Floty Powietrzne (Koku Kantai), które do lata 1943 roku składały się z reguły z dwóch Flotylli Powietrznych; później liczba ta była zmienna w zależności od teatru działań i wynosiła od obsady szkieletowej do nawet czterech Flotylli.

Przez okres wojny Japonia miała siedem Flot Powietrznych (Koku Kantai):
- 11 Koku Kantai - utworzona pod koniec 1941 r.,
- 12 Koku Kantai - utworzona w początk. 1943 r.
- 13 Koku Kantai - utworzona we wrześn. 1943 r.
- 14 Koku Kantai - utworzona pod koniec 1943 r.
- 1 Koku Kantai - utworzona pod koniec 1943 r.
- 2 Koku Kantai - utworzona około lipca 1944 r.
- 3 Koku Kantai - utworzona około lipca 1944 r.

Floty Powietrzne od 11 do 14 broniły japońskich zdobyczy na zachodnim obszarze Pacyfiku. Pierwsza Flota Powietrzna powstała pod koniec 1943 roku w celu zespolenia pozostałości Ruchomych Sił Marynarki i została podporządkowana bezpośrednio głównodowodzącemu Połączonej Floty. Zawierała ona dwie wielkie Flotylle Lotnicze – 61. i 62.

Pozostałe floty powietrzne były podporządkowane dowództwom flot poszczególnych obszarów operacyjnych, t.zn.:
- Flota Obszaru Południowo–Wschodniego, która kontrolowała wschodnią Nową Gwineę, Nową Brytanię, Nową Irlandię, Wyspy Salomona przy pomocy 8. i 9. Floty Okrętów, Sił Bazowych i 11. Floty Powietrznej;
- Flota Obszaru Północno–Wschodniego, która broniła północnej Japonii i Kuryli przy pomocy 5. Floty okrętów, Sił Bazowych i 12. Floty Powietrznej;
- Flota Obszaru Południowo–Zachodniego, działająca na obszarach Birmy, Malajów, Indochin Francuskich, Holenderskich Indii Wschodnich i Filipin przy pomocy Floty krążowników, niszczycieli i okrętów podwodnych, Sił Bazowych i 13. Floty Powietrznej;
- Flota Obszaru Centralnego Pacyfiku, obejmująca obszary wokół archipelagów Marschalla, Karolin i Marianów przy pomocy lekkich sił nawodnych, Sił Bazowych i 14. Floty Powietrznej.

Ponadto siły powietrzne Cesarskiej Marynarki przewidywały odrębną organizację lotnictwa dla lotniskowców. Dla organizacji tych jednostek we flotylle zarezerwowano numery od 1 do 10, z tym, że nie było ich nigdy więcej niż 5. Z kolei lotniskowce były z reguły formowane w dywizjony, które obejmowały przeważnie 2 jednostki. W związku z tym na każdym z lotniskowców bazowała siła jednego Kokutai, a w całym dywizjonie siła flotylli powietrznej. Jakkolwiek w początkowym okresie samoloty przyporządkowywano określonym lotniskowcom, nie znaczyło to, że je im podporządkowywano. Lotniskowce były tylko nosicielami samolotów i jako takie były podporządkowane operacyjnie siłom lotniczym, które obsługiwały. Często spotykane sformułowanie „lotniskowce adm. Nagumo" nie oznaczało nic innego jak „pokładowe lotnictwo adm. Nagumo", gdyż był on faktycznie dowódcą 11. Floty Powietrznej (Koku Kantai) a nie samych lotniskowców, które miały osobne dowództwo. Wyraźniej było to uwidocznione w późniejszym okresie, kiedy to pokładowe grupy lotnicze otrzymały numery. Przydzielenie określonej grupy na określony dywizjon lotniskowców (który sam w sobie nie stanowił pełnowartościowego związku taktycznego) oznaczało operacyjne podporządkowanie go siłom lotniczym.

**ORGANIZACJA LOTNICTWA POKŁADOWEGO (10 KWIETNIA 1941 DO 14 LIPCA 1942 ROKU**

Jedenasta Flota Powietrzna (Dai-Ichi Koku Kantai) pod dowództwem wiceadm. Chuichi Nagumo została podzielona na pięć flotyll powietrznych, bazujących na następujących lotniskowcach:

- Pierwsza Flotylla Powietrzna bazowała na lotniskowcach
  - „Akagi" – oznaczenia maszyn AI
  - „Kaga" – oznaczenia maszyn AII
- Druga Flotylla Powietrzna bazowała na lotniskowcach
  - „Soryu" – oznaczenia maszyn BI
  - „Hiryu" – oznaczenia maszyn BII
- Czwarta Flotylla Powietrzna bazowała na lotniskowcach
  - „Ryujo" – oznaczenia maszyn DI
  - „Shoho" – oznaczenia maszyn DII
- Piąta Flotylla Powietrzna bazowała na lotniskowcach
  - „Shokaku" – oznaczenia maszyn EI
  - „Zuikaku" – oznaczenia maszyn EII
- Trzecia Flotylla Powietrzna bazowała na lotniskowcach
  - „Zuiho" – oznaczenia maszyn CI
  - „Hosho" – oznaczenia maszyn CII

**JAPOŃSKIE STOPNIE WOJSKOWE W MARYNARCE I LOTNICTWIE MORSKIM**

| Stopień wojskowy (Nazwa japońska) | Stopień wojskowy (Odpowiednik USA) | Stopień wojskowy (Odpowiednik polski) | Stopień wojskowy Skrót nazwy |
|---|---|---|---|
| ADMIRAŁOWIE | | | |
| Taishō | Admiral | Admirał | adm. |
| Chujō | Vice Admiral | Wiceadmirał | wiceadm. |
| Shōshō | Rear Admiral | Kontradmirał | kontradm. |
| OFICEROWIE STARSI | | | |
| Taisa | Captain | Komandor | kmdr |
| Chusa | Commander | Komandor porucznik | kmdr por. |
| Shōsa | Lieutenant Commander | Komandor podporucznik | kmdr ppor. |
| OFICEROWIE MŁODSI | | | |
| Tai-i | Lieutenant | Kapitan marynarki | kpt. |
| Chu-i | Lieutenant (junior grade) | Porucznik marynarki | por. |
| Shō-i | Ensign | Podporucznik marynarki | ppor. |
| PODOFICEROWIE I MARYNARZE | | | |
| Hikō Heisōsho | Warrant Officer | Chorąży | chor. |
| Jōtō Hikō Heisō | Chief Petty Officer | Starszy bosman | st. bosman |
| Ittō Hikō Heisō | Petty Officer 1st Class | Bosman | bosman |
| Nitō Hikō Heisō | Petty Officer 2nd Class | Bosmanmat | bsmt |
| Santō Hikō Heisō | Petty Officer 3rd Class | Mat | mat |
| Hikō Heichō | Seaman | Starszy marynarz | st. mar. |
| Jōtō Hikōhei | Seaman Apprentice | (brak odpowiednika) | |
| Ittō Hikōhei | Seaman Recruit | Marynarz | mar. |



**Lotniskowiec „Akagi" w arsenale marynarki w Kure. Zdjęcie zrobiono w dniu 7 kwietnia 1925 roku.**

# OPIS TECHNICZNY

## KADŁUB

Prace projektowe, związane z przebudową na lotniskowiec na bazie gotowego kadłuba okrętu były bardzo trudne i skomplikowane. Budowa kadłuba przebiegała w trzech zasadniczych etapach: pierwszy związany był z budową i realizacją projektu krążownika liniowego „Akagi" do momentu wstrzymania budowy przez postanowienia Traktatu Waszyngtońskiego.

Po zbudowaniu zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem „Akagi" byłby pierwszym okrętem japońskim o działach artylerii głównej kalibru 410 mm, wyporności przekraczającej 41.000 ton i szybkości określonej na 30 węzłów. Byłby to najpotężniejszy okręt Cesarskiej Marynarki Wojennej, przewyższający charakterystyką budowane równolegle pancerniki. Konferencja Waszyngtońska położyła kres zamierzonej budowie lecz udało się uchronić kadłub od niechybnego złomowania.

W drugiej fazie budowy kadłuba zrezygnowano z bardzo rozbudowanego opancerzenia okrętu, starając się podnieść do góry lekki pokład startowy (lekki ze względu na zachwianą wysokość metacentryczną okrętu). Konsekwencją tego było skonstruowanie na bazie nisko osadzonej w wodzie pancernej cytadeli nieopancerzonego kadłuba (burty, pokłady, ściany boczne hangarów) wraz z umieszczonym wysoko ponad lustrem wody pokładem startowym. W tym okresie technologia budowy lotniskowców dopiero się rozwijała i choć robiono szybkie postępy, to wdrożenie jej w życie napotykało na trudności. Do największych należało umieszczenie komina głównego oraz rozmieszczenie uzbrojenia artyleryjskiego. Kadłub sukcesywnie poddawany modernizacji i przebudowie pozwolił wyeliminować pewne niedociągnięcia i mankamenty. Wraz z powstawaniem nowych konstrukcji samolotów, zwłaszcza lotnictwa pokładowego, okręt po raz trzeci został poddany przebudowie, tym razem generalnej, związanej ze zmianą sylwetki.

### Opancerzenie okrętu (poniżej linii wodnej)

Opancerzenie kadłuba miało zabezpieczyć siłownię okrętową, magazyny amunicji i zbiorniki benzyny lotniczej rozmieszczone we wnętrzu cytadeli pancernej przed ogniem artyleryjskim, torpedami oraz minami. Cytadela pancerna rozciągała się na 2/3 długości okrętu i była chroniona od strony burty bąblem przeciwtorpedowym oraz pancerzem ze stali HT o dużej wytrzymałości na rozciąganie. Krawędź płyty pasa pancernego ze stali VC o grubości 152,4 mm odchylona o kąt 14° na zewnątrz kadłuba przebiegała poniżej konstrukcyjnej linii wodnej (około 3,5 m poniżej, wystając nieznacznie nad linię konstrukcyjną — około 0,5 m) we wnętrzu bąbla przeciwtorpedowego. Przymocowana została do poszycia kadłuba wykonanego ze stali DS 14,3 mm. Dolna krawędź pancernej cytadeli wykonana została ze stali HT o grubości 25,4 mm na poszyciu 22,2 mm DS. Górna płaszczyzna pancerza horyzontalnego wykonana została ze stali Vickersa o grubości od 31,7 mm do 57,15 mm (stal NVNC oraz NC). Skosy boczne łączące cytadelę wykonano ze stali HT o grubości 38,1 mm. Grubości pancerza horyzontalnego nie były równomierne i — w zależności od chronionych pomie-

**Charakterystyka lotniskowca „Akagi"**

| | Przed przebudową | Po przebudowie |
|---|---|---|
| Rozpoczęcie prac | 19.11.1923 rok | 24.10.1935 rok |
| Zakończenie prac | | 31.08.1938 rok |
| Wyporność standardardowa | 26.900 t | 36.500 t |
| Wyporność bojowa | 34.364 t | 41.300 t |
| Długość całkowita | 261.214 m | 260.675 m |
| Długość na Lw | 248.956 m | 250.362 m |
| Długość Lpp | 233.019 m | 234.692 m |
| Szerokość max. | 31.326 m | 31.716 m |
| Szerokość Klw | 28.956 | 28.956 |
| Zanurzenie | 8.076 m | 8.17 m |
| Ilość hangarów | 3 | 3 |
| Ilość podnośników | 2 | 3 |
| **Maszyny** | 4 zespoły turbin „Gihon" z przekładniami; 19 kotłów typu „Kampon B" | |
| Moc maszyn | 131.200 KM | 133.000 KM |
| Prędkość | 31 węzłów | 31 1/4 węzła |
| Paliwo | 3.900 t mazutu, 2.100 t węgla | 5.775 t mazutu |
| Zasięg | 8.000 mil/14 węzłów | 8.200 mil/16 węzłów |
| **Uzbrojenie** | 10 x 20 cm (2 x II, 6 x I)<br>12 x 12 cm (6 x II) | 6 x 20 cm (6 x I)<br>12 x 12 cm (6 x II)<br>28 x 2,5 cm (14 x II) |
| **Samoloty**: myśliwce | 16 x Typ 3 (A1N2) | 12 (+4) Typ 96 (A5M2) |
| bombowce torpedowe | 28 x Typ 13 (2MT1, 3MT2 – B1M1, B1M3) | 38 (+16) Typ 96 (B4Y1) |
| bombowce nurkujące | – | 19 (+5) Typ 96 (D1A2) |
| rozpoznawcze | 16 x Typ 10 (2MR1, 2MR4 – C1M2) | – |



**„Akagi" podczas prób stoczniowych. Okręt nie posiada jeszcze artylerii głównej, widoczne są również nie zakryte hangary lotnicze. Czerwiec 1927 roku.**

szczeń – zmieniały się. Pancerz rozciągał się na wysokości konstrukcyjnej linii wodnej.

## Opancerzenie linii wodnej

Opancerzenie okrętu powyżej linii wodnej w ogóle nie istniało. Przedłużeniem pancernego pasa były burty wykonane z 14,3 mm stali o podwyższonej wytrzymałości na rozciąganie. Większość innych połączeń konstrukcyjnych, poszycie i pokłady zostały wykonane ze stali DUCOL o grubościach od 6,35 mm do 12,7 mm. Bardzo dobrze ilustrują ten fakt rysunki przekrojowe oraz układ opancerzenia na wręgach 198 oraz 174.

Opancerzono również podajniki amunicji, torped oraz fragmenty hangaru. Było to jedyne opancerzenie powyżej linii wodnej.

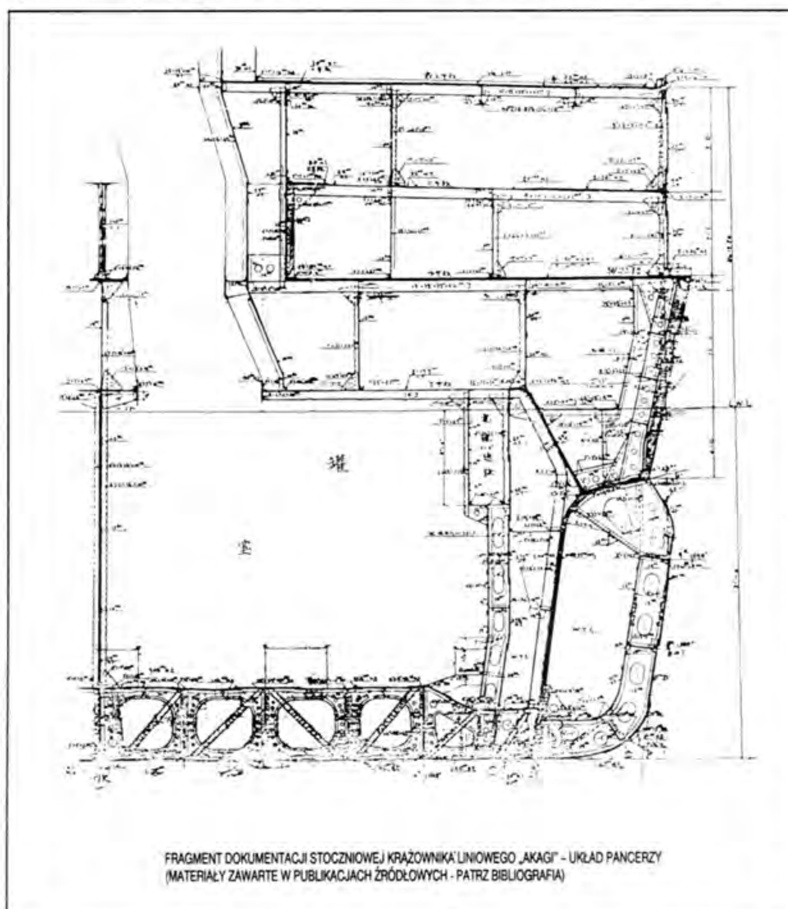
## Pokład startowy wraz z urządzeniami – po oddaniu okrętu do służby 25.03.1927 roku.

### Pokłady startowe

Po zbudowaniu i oddaniu do służby lotniskowiec posiadał charakterystyczny trójpoziomowy układ pokładu startowego. Górny pokład, o wymiarach 190.2 metrów długości oraz największej szerokości na śródokręciu wynoszącej 30.48 metra był w projekcie pokładem przeznaczonym do startowania i lądowania samolotów. Pochyła w 60% konstrukcja pokładu rufowego miała zapewniać odpowiednie warunki areodynamiczne podczas lądowania samolotów. Kąt pochylenia pokładu rufowego określono na 1,5° w stosunku do długości linii wodnej (dolnej krawędzi linii). Część dziobowa pokładu była lekko pochylona ku dołowi. Wysokość kadłuba od stępki do pokładu startowego wynosiła 29 m na śródokręciu i zmniejszała się w kierunku rufy.

Środkowy pokład zaczynał się bezpośrednio na początku mostka i miał tylko 15 m długości. Z tego pokładu mógł startować niewielki samolot myśliwski „Typ 3 pokładowy samolot myśliwski" – Nakajima A1N1. Wielokrotne starty samolotów potwierdziły możliwość wykorzystania tego pokładu w tym celu, jednak piloci myśliwscy bardzo niechętnie z niego korzystali. Powodem była mała szerokość pokładu związana z ustawieniem na nim dwóch wież artylerii głównej lotniskowca.

Najniższy pokład startowy miał 55.02 m długości i największą szerokość – 22.86 m w części śródokręcia. Był przeznaczony do startowania samolotów torpedowych. Mimo tego, że pokład był krótki, dla samolotów torpedowych „Typ 13 pokładowy samolot szturmowy" – Mitsubishi



FRAGMENT DOKUMENTACJI STOCZNIOWEJ KRĄŻOWNIKA LINIOWEGO „AKAGI" - UKŁAD PANCERZY
(MATERIAŁY ZAWARTE W PUBLIKACJACH ŹRÓDŁOWYCH - PATRZ BIBLIOGRAFIA)

### Skład chemiczny stali użytych do budowy „Akagi"

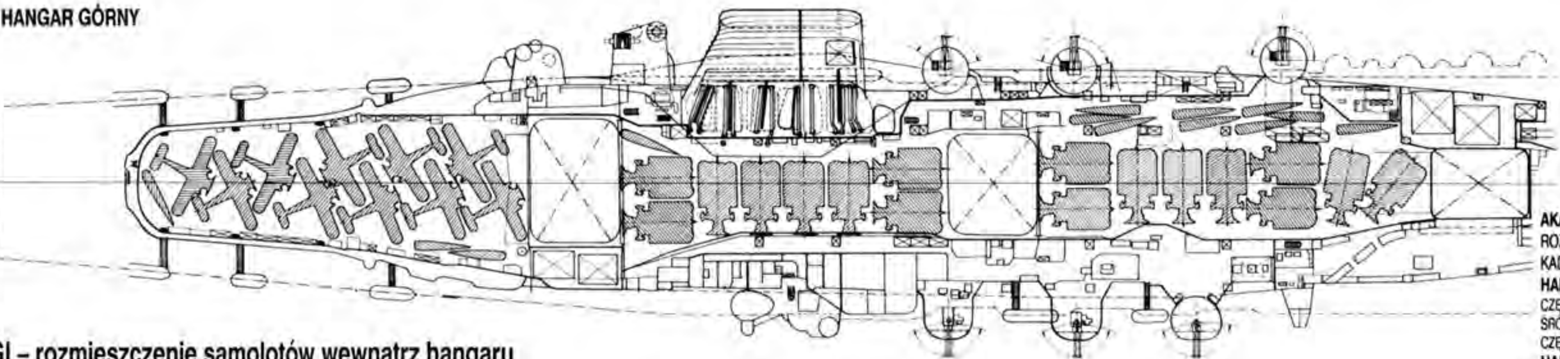
| Zawartość (%) | MILD STEEL (MS) | DUCOL STEEL (DS) | HIGH TENSILE STEEL (HTS) | HHTS HHT |
|---|---|---|---|---|
| WĘGIEL (C) | 0,25 | 0,25 - 0,3 | 0,35 | 0,4 |
| NIKIEL (Ni) | - | 0 - 0,2 | 0 - 0,2 | 0 - 0,2 |
| CHROM (Cr) | śladowy | śladowy (0,02) | śladowy | śladowy |
| MIEDŹ (Cu) | 0,2 | 0,2 | śladowy | śladowy |
| KRZEM (Si) | < 0,2 | < 0,2 | 0,15 | < 0,2 |
| MANGAN (Mn) | 0,3 - 0,6 | 1,2 - 1,5 | 0,8 - 1,2 | 0,8 - 1,2 |
| FOSFOR (P) | < 0,05 | < 0,05 | < 0,05 | < 0,05 |
| SIARKA (S) | < 0,05 | < 0,05 | < 0,05 | < 0,05 |

### Skład chemiczny stali pancernych

| | KC | VC | VH | NVNC | MNC | CNC | CNC1 | CNC2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| C | 0,34 | 0,43-0,53 | 0,43-0,53 | 0,43-0,53 | 0,3-0,38 | 0,38-0,46 | 0,36-0,44 | 0,36-0,44 |
| Ni | 3,78 | 3,7-4,2 | 3,7-4,2 | 3,7-4,2 | 3,3-3,8 | 2,5-3,0 | 1,8-2,3 | 1,3-1,8 |
| Cr | 2,06 | 1,8-2,2 | 1,8-2,2 | 1,8-2,2 | 3,3-3,8 | 0,8-1,3 | 1,4-1,8 | 1,4-1,8 |
| Cu | - | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,25 | 0,9-1,3 | 0,6-1,0 | 0,6-1,0 |
| Mo | - | - | - | - | 0,25-0,4 | - | 0,1-0,25 | 0,1-0,25 |
| Si | - | 0,05–0,05 | 0,05–0,05 | 0,05–0,05 | 0,35 | 0,05–0,05 | 0,35 | 0,35 |
| Mn | 0,31 | 0,3-0,45 | 0,3-0,45 | 0,3-0,45 | 0,3-0,45 | 0,3-0,45 | 0,3-0,45 | 0,3-0,45 |
| P | - | 0,035 | 0,035 | 0,035 | 0,035 | 0,035 | 0,035 | 0,035 |
| S | - | 0,035 | 0,035 | 0,035 | 0,4 | 0,03 | 0,045 | 0,045 |

Objaśnienia:
KC - KRUPP CEMENTED
VC - VICKERS CEMENTED
VH - VICKERS HARDENED
NVNC - NEW VIVKERS NON CEM.
MNC - MOLYBDEN NON CEMENTED
CNC - COPPER CEMENTED
CNC1 - COPPER CEMENTED 1
CNC2 - COPPER CEMENTED 2

HANGAR GÓRNY



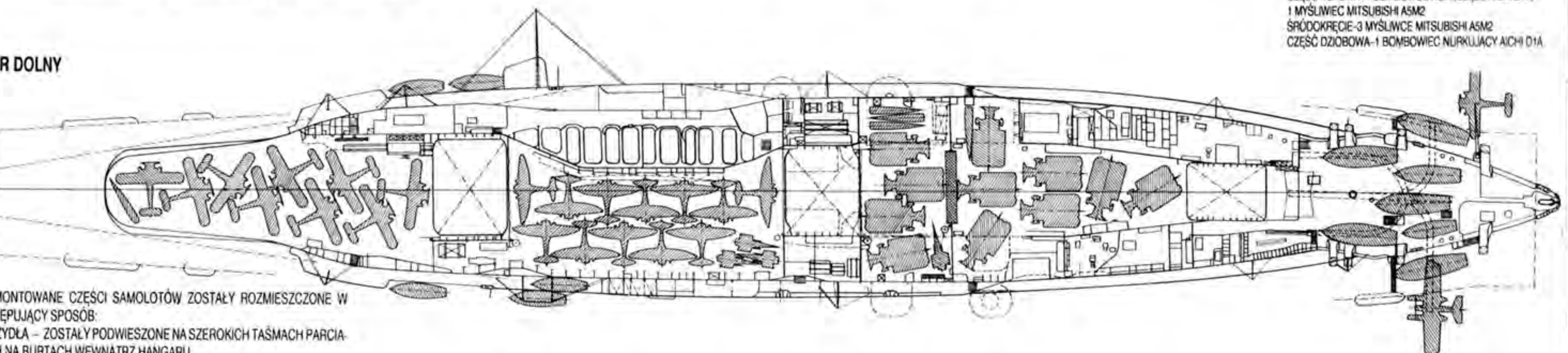
## AKAGI – rozmieszczenie samolotów wewnątrz hangaru

**AKAGI** ZABIERAŁ DO SWOICH HANGARÓW W STANIE ROZŁOŻONYM (ZDEMONTOWANE SKRZYDŁA, SILNIKI, KADŁUBY ITP.) NASTĘPUJĄCE ILOŚCI SAMOLOTÓW:

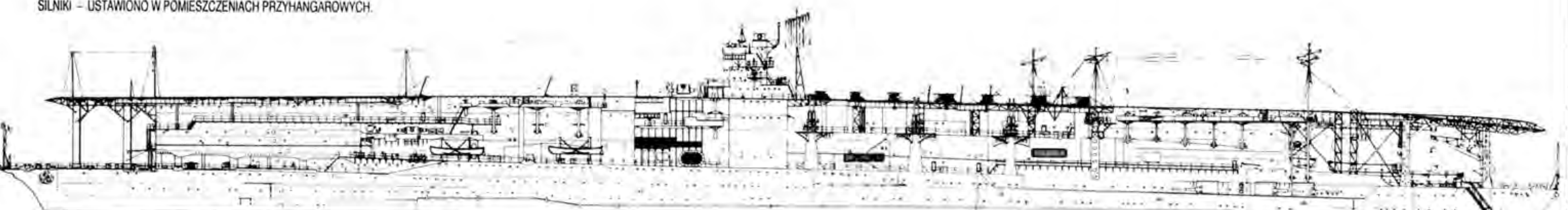
**HANGAR GÓRNY**
CZĘŚĆ RUFOWA-9 BOMBOWCÓW NURKUJĄCYCH AICHI D1A
ŚRÓDOKRĘCIE-1 BOMBOWIEC NURKUJĄCY AICHI D1A
CZĘŚĆ DZIOBOWA-3 BOMBOWCE NURKUJĄCE AICHI D1A

**HANGAR DOLNY**
CZĘŚĆ RUFOWA-4 BOMBOWCE NURKUJĄCE AICHI D1A
1 MYŚLIWIEC MITSUBISHI A5M2
ŚRÓDOKRĘCIE-3 MYŚLIWCE MITSUBISHI A5M2
CZĘŚĆ DZIOBOWA-1 BOMBOWIEC NURKUJĄCY AICHI D1A

HANGAR DOLNY



ZDEMONTOWANE CZĘŚCI SAMOLOTÓW ZOSTAŁY ROZMIESZCZONE W NASTĘPUJĄCY SPOSÓB:
SKRZYDŁA – ZOSTAŁY PODWIESZONE NA SZEROKICH TAŚMACH PARCIANYCH NA BURTACH WEWNĄTRZ HANGARU.
ZAPASOWE ZBIORNIKI PALIWA – PODWIESZANO NA LEGARACH NA BURCIE HANGARU.
KADŁUBY – ROZSTAWIONE NA POBOCZACH HANGARÓW.
SILNIKI – USTAWIONO W POMIESZCZENIACH PRZYHANGAROWYCH.



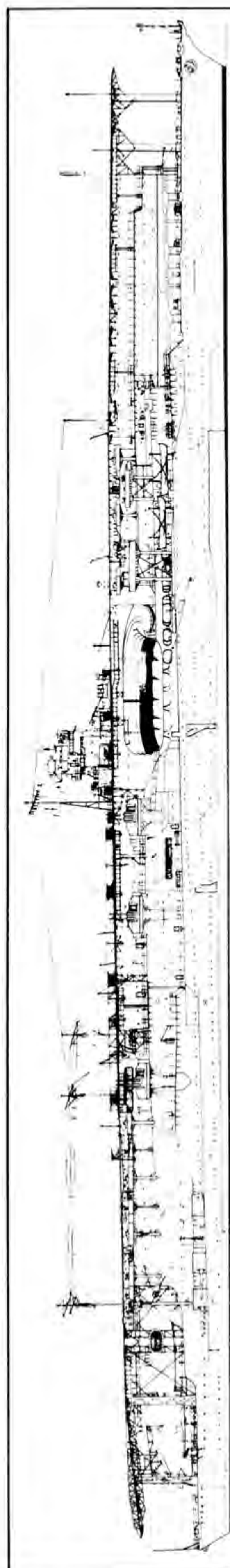
LEWA BURTA



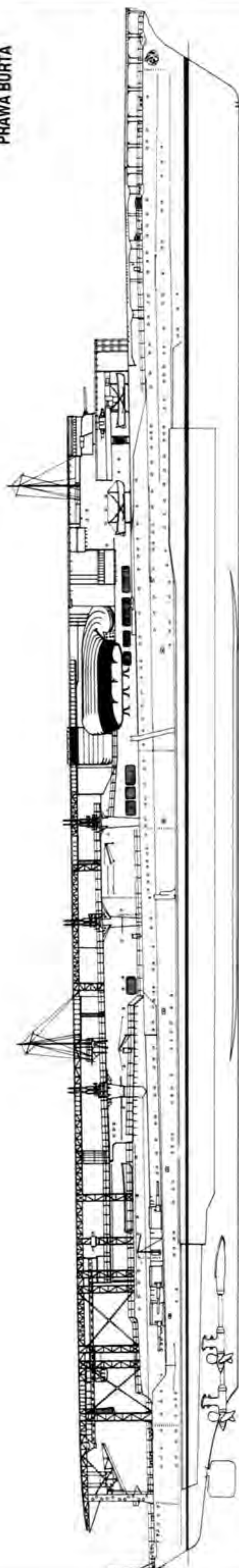
Opracowanie: Mirosław Skwiot
Rysował: Mirosław Skwiot

## AKAGI – wygląd okrętu po modernizacji w 1938 roku

SKALA 1:1000



AKAGI – wygląd okrętu po modernizacji w 1938 roku




AKAGI – wygląd okrętu przed modernizacją

SKALA 1:1000

Opracowanie: Mirosław Skwiot
Rysował: Mirosław Skwiot

2MT1 (i późniejszych wersji – do 3MT2, oznaczonych później B1M1 do B1M3) w zupełności wystarczał. Eksperymentalny układ trzech pokładów startowych miał pomóc załodze i obsłudze lotniczej w maksymalnym skróceniu czasu startu samolotów z pokładu okrętu. Maszyny nie musiały być transportowane na górny pokład, gdyż mogły startować z dwóch mniejszych pokładów. Idea uniwersalnego lotniskowca, który mógł jednocześnie przyjmować lądujące maszyny i wypuszczać w powietrze inne, została całkowicie zrealizowana. Ponadto można było w sposób ciągły prowadzić starty samolotów pokładowych do operacji lotniczych. Po starcie i wykonaniu zadania samolot powracał na lotniskowiec. Lądował na największym pokładzie i po opuszczeniu przy pomocy podnośnika dziobowego do hangarów był przygotowywany w nich do kolejnego startu. Po uzupełnieniu paliwa, amunicji i zmianie pilota opuszczano maszynę na dolny pokład, skąd mogła wzbić się w powietrze do kolejnego ataku.

**Podnośniki lotnicze.**

Okręt został wyposażony w dwa podnośniki samolotów: dziobowy – usytuowany po prawej burcie (stronie pokładu) licząc od grubej ciągłej linii środkowej, wymalowanej na osi symetrii pokładu, oraz rufowy – umieszczony symetrycznie względem pokładu. Wymiary dziobowego podnośnika to 11.8 m długości oraz 13 m szerokości. Służył on do podnoszenia i opuszczania dużych (większych) samolotów z hangarów na pokład i odwrotnie. Drugi podnośnik samolotów usytuowany na rufie miał następujące wymiary: 12.8 m długości oraz 8.4 m szerokości. Był przeznaczony do mniejszych typów samolotów.

**System wychwytania lądujących samolotów**

W początkowym okresie służby, na lotniskowcu zastosowano eksperymentalny system wyhamowywania biegu samolotów. Był on adaptacją brytyjskiej konstrukcji, która miała posłużyć jako przyszły system hamowania samolotów. Na pokładzie górnym zamontowano 60 lin stalowych o średnicy 12 mm. Rozmieszczono je prostopadle do linii centralnej przebiegającej przez środek pokładu od śródokręcia w kierunku rufy. Były one rozmieszczone na około 100 metrowej płaszczyźnie pokładu startowego. Samoloty zostały wyposażone w hak, o który zahaczały poszczególne liny podczas lądowania. Właściwe wytrącenie prędkości samolotu następowało pod warunkiem jednoczesnego wychylenia lotek oraz zahaczenia o linę. Tarcie powstające pomiędzy linami a hakiem plus wychylenie lotek skutecznie hamowały dobieg samolotu. Po wielu wypadkach, jakie miały miejsce na okręcie, postanowiono zmienić ten system na inny. W 1931 roku wyposażono okręt w nowy system wyhamowywania samolotów konstrukcji inż. Shiro Kabaya. W skład urządzeń wchodziły rozmieszczone w poprzek okrętu liny, których końce były nawinięte na bębny. Hamowanie bębna było kontrolowane hydraulicznie tak, że wzrastający opór na bębnie (po zahaczeniu samolotu), skutecznie wyhamowywał lądującą maszynę. Został on później wyparty przez nowy model typu 4 konstrukcji arsenału marynarki w Kure i noszący oznaczenie (Kure Shiki 4 Gata), w skład którego wchodziło dwanaście lin hamujących (identyczny zastosowano na lotniskowcu „Kaga").

**Hangary (po przebudowie)**

Hangary główne na lotniskowcu, w których mieściło się łącznie 60 samolotów posiadały trzy poziomy na rufie oraz dwa na dziobie.

Pod hangarami głównymi lotniskowca „Akagi" znajdowały się magazyny uzbrojenia lotniczego, skąd za pośrednictwem podnośników amunicja, uzbrojenie, torpedy podawane były na oba pokłady hangarowe. Paliwo lotnicze znajdowało



**„Akagi" po przydzieleniu do 1. Dywizjonu Lotniskowców. Okręt jest już po modernizacji hangaru głównego, który otrzymał ściany boczne. Zdjęcie wykonano w 1928 roku.**

się na najniższym poziomie okrętu nad dnem podwójnym. Instalacja paliwowa posiadała wyprowadzone na pokłady hangarowe dystrybutory paliwa. Instalacja ta została także wyprowadzona na pokład startowy i podłączona do dystrybutorów w nadbudówce głównej. Wszystkie prace, związane z przygotowaniem samolotów do startu jak również po wylądowaniu (usuwanie usterek, uzupełnianie paliwa, amunicji, przezbrajanie itd.) były wykonywane w hangarze. Z hangaru samoloty były podnoszone na pokład startowy za pomocą podnośnika. Pokład posiadał trzy luki, w których były umieszczone płyty stalowe podnośnika. Na nich to ustawiano samolot i podnoszono na pokład startowy. Tu samolot był ściągany z płyty i ustawiony na wyznaczonym miejscu startowym.

Oba hangary – dolny i górny – były podzielone na trzy strefy. Pierwsza strefa rozciągała się od rufowych drzwi hangaru do środkowego luku podnośnika. Przeznaczona była dla samolotów torpedowych (bombowo–torpedowych), które tam ustawiano, naprawiano, uzbrajano itd. (wykonywano cały cykl przeglądów polotowych). Druga strefa rozciągała się od środkowego podnośnika do dziobowego i była przeznaczona dla samolotów bombowych (bombowców nurkujących). Trzecia strefa była przeznaczona dla samolotów myśliwskich i rozciągała od dziobowego luku podnośnika do przedniej (dziobowej) grodzi hangaru. Podział hangarów na trzy strefy związany był z powierzchnią hangaru oraz rodzajem bazującego tam lotnictwa pokładowego. Najcięższe samoloty torpedowe potrzebowały największej powierzchni do hangarowania (pomimo największego złożenia płata nośnego) oraz najdłuższego startu. Lokalizacja ich miejsca hangarowania w innej części okrętu wprowadzałaby dezorganizację ruchu lotniczego.

Luki podnośników na obu poziomach hangarów były zabezpieczone odpowiednią barierką ochronną i siatkami aby podczas startu samolotów, gdy płyta podnośnika jest na górze, żaden z samolotów, wózków transportowych czy personelu obsługi nie wpadł do luku. Do ochrony hangarów głównych przed pożarem zainstalowano wewnętrzną instalację gaśniczą na dwutlenek węgla. Dodatkowo rozmieszczono w hangarze agregaty gaśnicze i gaśnice na dwutlenek węgla. Uzupełnieniem tego wyposażenia była zainstalowana wewnętrzna sieć hydrantowa zasilana wodą zaburtową.

## UZBROJENIE

**Artyleria główna.**

Po zbudowaniu lotniskowiec „Akagi" został uzbrojony w 10 armat kalibru 200 mm. Rozmieszczenie ich było następujące: dwie podwójne wieże umiejscowiono po obu stronach śródokrętowego pokładu startowego przed mostkiem. Pojedyncze armaty zostały zainstalowane w kazamatach na rufie okrętu, po 3 na każdej burcie. Początkowe plany przewidywały instalację armat 12 cm w kazamatach, lecz zastąpiono je armatami kalibru 20 cm. Konstruktorzy japońscy postanowili tak rozmieścić artylerię główną, aby w wypadku spotkania swoich amerykańskich rywali, lotniskowców „Lexington" czy „Saratoga", miały one przewagę nad przeciwnikiem. Niestety, rozmieszczenie uzbrojenia „Akagi" wypadło niekorzystnie w porównaniu z amerykańskimi okrętami – 8 dział amerykańskich przeciwko 5 japońskim.

Zainstalowanie dział 20 cm na lotniskowcu japońskim można zaliczyć do rzadkich ewenementów w budownictwie okrętowym na świecie (podobnie postąpiono z początku na lotniskowcach amerykańskich). Działa te były wersją armaty (50 cal 3 Kendo Shiki 20 cm 1 Gata), używanej na ciężkich krążownikach i w związku z tym siła uderzeniowa lotniskowca „Akagi" była porównywalna właśnie do siły uderzeniowej ciężkiego krążownika. Konstruktorem armaty był inżynier C. Hada. Skonstruowana i zbudowana została pod koniec 1916 roku w Arsenale Marynarki w Kure. Adaptowana w 1924 roku jako „50 cal. 3 Nendo Shiki 20 cm", od 1931 roku jako „50 cal. 3 Nendo Shiki 1 Go 20 cm".

Ciężka artyleria została zamontowana na górnym pokładzie, aby zwiększyć jej skuteczność w zwalczaniu przeciwnika. Przekroczenie o 2.500 t ograniczenia wyporności wynikającego z traktatu waszyngtońskiego było wynikiem instalacji armat o kalibrze 20 cm, zamiast armat o kalibrze 12 cm. Charakterystyka dział 20 cm (50 cal. 3 Nendo Shiki 200 mm 1 Gata) została przedstawiona w tabeli.

Podczas modernizacji przeprowadzonej w latach 1934/1938 zlikwidowano dwie wieże działowe umieszczone na wysokości środkowego pokładu lotniczego, zostawiając 6 armat po obu burtach okrętu, rozmieszczonych w kazamatach.

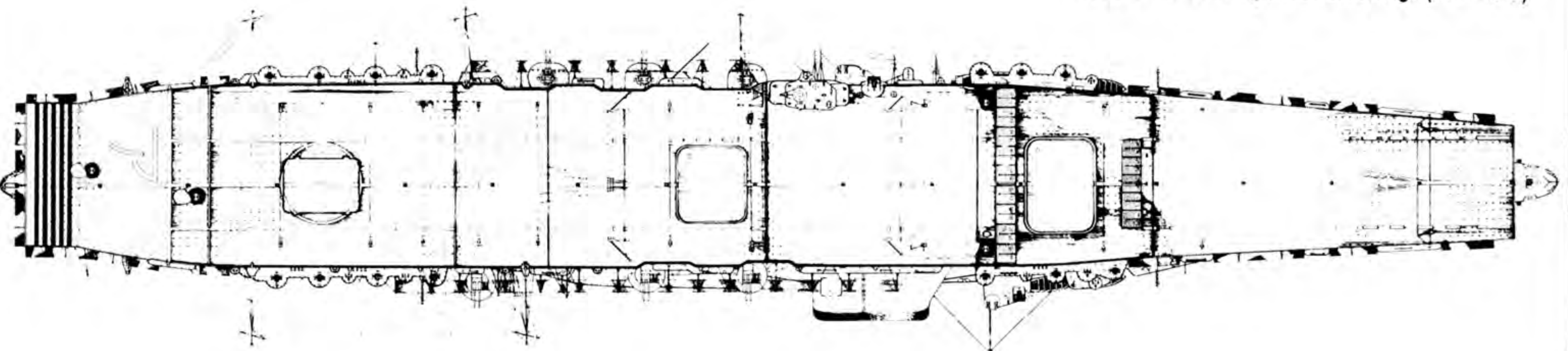
**Ciężka artyleria przeciwlotnicza**

Zgodnie z kierunkiem rozwoju artylerii przeciwlotniczej w marynarkach obcych, polegającym na zwiększeniu kalibru artylerii przeciwlotniczej, Cesarska Marynarka adaptowała armatę „40 cal 3 Nendo Shiki 8 cm". Drugim ważnym powodem, który zadecydował o modernizacji armaty była jej słaba jakość wykonania oraz para-



**Fragment rufowej części pokładu „Akagi" z samolotami myśliwskimi Typ 3 (A1N1) na pierwszym planie i bombowo-torpedowymi Typ 13 (B1M2).**

# AKAGI – malowanie pokładu startowego (1941–1942)



**MALOWANIE „AKAGI" PODCZAS OPERACJI HAWAJSKIEJ – GRUDZIEŃ 1941 ROKU**

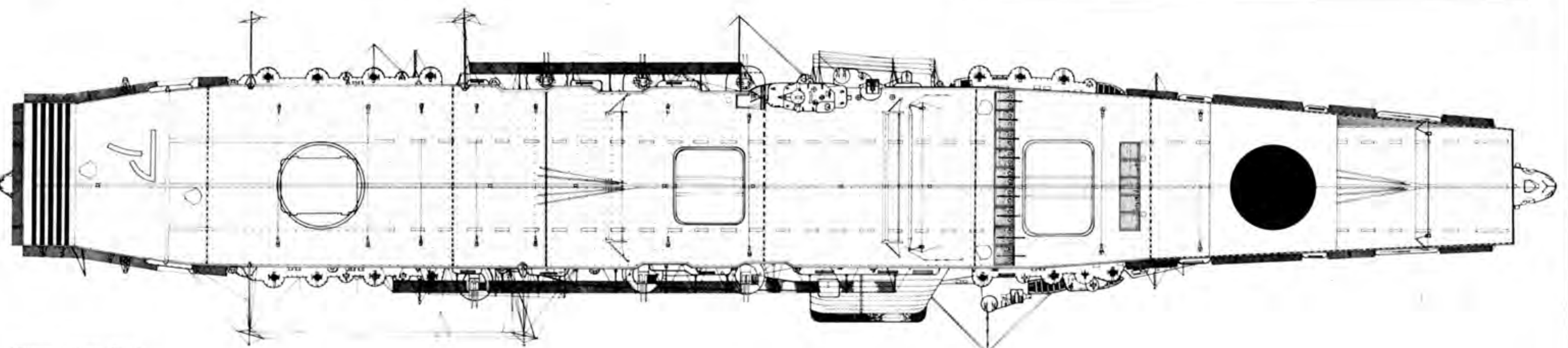
Malowanie przedstawiało się następująco:

- Pokład utrzymany w kolorze naturalnym drewna teakowego;
- Przez środek pokładu przebiegała długa ciągła biała linia. Po obu jej stronach zaznaczono białe linie przerywane. Białe koło namalowane na wysokości rufowego podnośnika określało punkt zetknięcia się lądującego samolotu z pokładem.
- Na rampie rufowej namalowano poprzeczne biało-czerwone pasy, określające początek pokładu oraz znak fonetyczny nazwy okrętu, pisany katakaną (kursywą pisma japońskiego).
- Podczas operacji hawajskiej „AKAGI" nie miał namalowanego hinomaru.

**MALOWANIE „AKAGI" PODCZAS BITWY O MIDWAY**

Malowanie nie odbiegało w zasadzie od poprzedniego i przedstawiało się następująco:

- Pokład utrzymany w kolorze naturalnym drewna teakowego;
- Przez środek pokładu przebiegała długa ciągła biała linia. Po obu jej stronach zaznaczono białe linie przerywane. Białe koło namalowane na wysokości rufowego podnośnika określało punkt zetknięcia się lądującego samolotu z pokładem.
- Na rampie rufowej namalowano poprzeczne biało-czerwone pasy, określające początek pokładu oraz znak fonetyczny nazwy okrętu.
- Podnośniki samolotów malowano na kolor szary z białymi liniami.
- Znak przynależności państwowej – symbol wschodzącego słońca (hinomaru) – namalowany w 1/4 części pokładu startowego na dziobie na białym tle.



Opracowanie: Mirosław Skwiot
Rysował: Mirosław Skwiot

SKALA 1:1000



**„Akagi" po kolejnej przebudowie hangaru głównego w części rufowej. Widoczny charakterystyczny komin główny (składający się z dwóch kominów). Wygląd okrętu z 1930 roku.**

metry. Prace prowadzone nad modernizacją armaty, zmianą zamka i zwiększeniem masy pocisku, dały w końcowym efekcie armatę „45 cal 10 Nendo Shiki 12 cm". Jej konstruktorem był inżynier C. Hada. Produkowano ją w arsenale marynarki w Kure (odpowiedzialny za produkcję był komandor porucznik M. Oyamada). Ogółem wyprodukowano 2.125 sztuk armat. Charakterystyka działa 12 cm — przeciwlotniczego (45 cal 10 Nendo Shiki 12 cm) została przedstawiona w tabeli.

Armaty przeciwlotnicze zostały rozmieszczone w barbetach po obu burtach okrętu za śródokręciem. Podczas modernizacji okrętu armaty nie zostały wymienione na nowocześniejsze. Tylko 6 armat prawoburtowych (tuż za kominem głównym) otrzymało po modernizacji wieże działowe. Kłopoty finansowe, z jakimi borykała się Cesarska Marynarka, nie ominęły również „Akagi". Brak wymiany na nowocześniejsze działa przeciwlotnicze starych armat 12 cm oraz dodanie wież działowych (trzech, w dodatku różnych pod względem wielkości i kształtu) są tego przykładem.

**Artyleria przeciwlotnicza 25 mm**

Po przebudowie okrętu wzmocniono artylerię przeciwlotniczą dodając 28 działek przeciwlotniczych. Skonstruowany przez Hotchkissa w 1930 roku karabin maszynowy został zakupiony przez Japonię od Francuzów i przetestowany w Yokosuka. Model ten otrzymał oznaczenie „94 Shiki" oraz „95 Shiki" (19 czerwca 1935 roku). Wersja nieznacznie zmodyfikowana, adoptowana 6 sierpnia 1936 roku została oznaczona „96 Shiki 25 mm Kiju 1 Gata". Charakterystyka dział przeciwlotniczych 25 mm (96 Shiki 25 mm Kiju 1 Gata) została przedstawiona w tabeli.

Obsługę działka przeciwlotniczego zapewniało 7 marynarzy.

## System kierowania ogniem

**Kierowanie ogniem średniej artylerii**

Kierowanie ogniem średniej artylerii przeciwlotniczej było prowadzone za pomocą dwóch central kierowania ogniem, rozmieszczonych po obu burtach okrętu. Pierwsza centrala była umieszczona przed kominem głównym na wystającym sponsonie po prawej burcie. Artyleria przeciwlotnicza rozmieszczona na prawej burcie była jej przyporządkowana. Druga została zlokalizowana tuż pod nadbudówką główną (przed nadbudówką na wystającym sponsonie) po lewej burcie. Artyleria przeciwlotnicza lewoburtowa była przyporządkowana tej centrali. Dane z central były podawane za pomocą selsynów do każdego działa (dla lewoburtowej artylerii) lub wieży działowej (dla prawoburtowej artylerii).

Dane techniczne przelicznika artyleryjskiego Typ 91:
- zakres działania — 2000 do 15.000 m
- zakres kątów podniesienia — 0 do 90°
- zakres kątów obrotu — ± 180°
- zakres kołysań bocznych — ± 15°
- zakres kołysań wzdłużnych — ± 15°

Przelicznik ten miał możliwość wprowadzania poprawek w pionie i poziomie w zakresach ± 100 m. Wszystkie wypracowane dane były przekazywane za pomocą selsynów do układu kierowania nastawami dział. Istniała możliwość wprowadzania poprawek na prędkość wiatru (w zakresach 0 do 20 m/s), prędkość okrętu ( w zakresach od 0 do 40 węzłów), ciężar właściwy powietrza (ciśnienie atmosferyczne), wilgotność itp. Prędkość odpracowania kątów obrotu wynosiła 5,5°/s a kątów podniesienia 2,5°/s.

Do optycznego kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej lotniskowiec „Akagi" wyposażono w trzy dalmierze stereoskopowe 4,5 metrowe. Dalmierz prawoburtowy 4,5 metrowy został zainstalowany tuż przed centralą kierowania ogniem (prawoburtową). Dalmierz lewoburtowy został zainstalowany przed nadbudówką na pokładzie głównym. Trzeci dalmierz zainstalowno na szczycie nadbudówki. Dalmierze te miały obiektywy o ogniskowej 48 mm.

**Kierowanie ogniem lekkiej artylerii przeciwlotniczej**

Kierowanie ogniem artylerii 25 mm odbywało się przy pomocy dalmierzy 1,5-metrowych rozmieszczonych na sponsonach po prawej i lewej burcie. Dalmierz 1,5 metrowy na pomoście nadbudówki był wykorzystywany do dokonywania dokładnych pomiarów i przekazywania ich do głównego stanowiska dowodzenia mieszczącego się w nadbudówce.

## Wyposażenie radiowe

W skład wyposażenia radiowego wchodziły nadajniki i odbiorniki radiowe, pracujące w zakresach fal długich i krótkich. Anteny były rozpięte na dwóch masztach na każdej burcie okrętu. Podczas prowadzenia operacji lotniczych maszty te były składane do poziomu w kierunku na zewnątrz burt.

### CHARAKTERYSTYKA ARTYLERII LOTNISKOWCA „AKAGI"

| | Działo 20 cm (50 cal. 3 Nendo Shiki 200 mm 1 Gata) | Działo 12 cm przeciwlotnicze (45 cal 10 Nendo Shiki 12 cm) | Działo przeciwlotnicze 25 mm (96 Shiki 25 mm Kiju 1 Gata) |
|---|---|---|---|
| Kaliber | 200 mm (7,9 cala) | 120 mm (4,72 cala) | 25 mm |
| Zamek | ryglem obrotowym | przesów poziomy | jednolita odkówka, mechanizm — wykorzystujący gazy prochowe syst. Hotchkiss |
| Długość całkowita<br>Długość komory nabojowej | 10.000 mm (50 kalibrów) | 5.400 mm — 45 kalibrów<br>655 mm | 2400 mm, zamka 1500 mm (60 kalibrów) |
| Liczba bruzd | 48 | 34 | 12 |
| Masa (łącznie z zamkiem) | 17.900 kg | łącznie z zamkiem 2.950 kg | 115 kg, zamka 43 kg |
| Prędkość wylotowa pocisku | 870 m/s | 825 m/s | 900 m/s |
| Ciśnienie gazu w lufie | 30 kg/mm$^2$ | 26,4–26,5 kg/mm2 | 27 kg/mm2 |
| Żywotność lufy | około 300 strzałów | 900 strzałów | zmienna od 3.000 do 15.000 strzałów |
| Szybkostrzelność konstrukcyjna | 5 strz./min. | 11 strz./min. | okresowa maksymalna 260 strzałów/min., minimalna 100 strz./min., standardowa teoretyczna 220–240 strz./min., efektywna 110–120 strz./min. |
| Masa pocisku | 110 kg | - | Pociski (znormalizowane dwóch typów) |
| Masa ładunku | (średnio) 32,63 kg (w jedwabnych woreczkach) | - | Amunicja w magazynkach, pociski dwóch typów |
| Maksymalny zasięg | 20.000 m (w wieży pojedynczej „A1" — kazamaty)<br>28.000 m (w wieży typu „B") | maksymalny zasięg 15.600 m<br>maksymalna wysokość 10.400 m | przy kącie podniesienia 50° — 7,500 m, przy kącie podniesienia 80° — 5.200 m |
| Kąt podniesienia | od –5° do 25° w kazamatach<br>od –5° do 70° w wieżach typu „B" | od –10° do +73° | od –10o do +80° |
| Masa wieży<br>Całkowita masa | | 18,5 t<br>22,3 t | 1100 kg |



**„Akagi po opuszczeniu portu Yokosuka w drodze do Sasebo na przebudowę, prawdopodobnie druga połowa października 1935 roku. Na zdjęciu okręt z modelem drewnianej nadbudówki na prawej burcie.**

## MASZYNOWNIA

System napędowy składał się z 4 zespołów turbin (tzw. „typu rozgałęzionego" – *Bunryu Shiki*) z przekładniami, przy czym pozostawiono w całości układ napędowy planowany dla krążownika liniowego „Akagi". Konstrukcyjną moc maszyn określono na 131.000 Shp w czterech zespołach turbin dających prędkość maksymalną 30 węzłów. Maszynownia rozdzielona została na dwa przedziały. Dziobowa maszynownia napędzała dwa zewnętrzne wały śrubowe a rufowa dwa wewnętrzne. Maszynownie były rozdzielone jedną z elektrowni. Pomimo pasa pancernego na burcie maszynownie od burt zostały oddzielone szeregiem przedziałów wodoszczelnych.

Każdy zespół składał się z turbin typu „Gijutsu Hombu"[2] – w skrócie „Gihon", pracujących na wspólną przekładnię zbiorczą. Masa pojedynczego zespołu turbin (bez przekładni) wynosiła 311 ton, zaś samej przekładni 272 tony.

Turbiny te były całkowicie konstrukcji japońskiej i posiadały rzadki oryginalny obieg czynnika roboczego (pary). Turbiny te były spotykane na większości okrętów japońskich budowanych tuż po I Wojnie Światowej. Uniwersalność ich polegała na tym, że na dużych okrętach po prostu dawano układ zdwojony. I tak na „Akagi" jeden zespół napędowy składał się z dwóch identycznych kadłubów turbiny wysokociśnieniowej i dwóch niskociśnieniowej. W kadłubie turbin wysokociśnieniowych zamontowano wieniec turbiny ruchu wstecz. Układ ten cechował się brakiem tzw. turbiny marszowej, pracującej przy prędkościach ekonomicznych (marszowych). Sprawę tę rozwiązano w ten sposób, że przy prędkościach marszowych podawano parę na turbinę wysokociśnieniową, która po odpracowaniu tam była kierowana do turbiny niskociśnieniowej (przepływ szeregowy). Natomiast przy szybkościach maksymalnych parę o tych samych parametrach kierowano równolegle (!) zarówno do turbiny wysokociśnieniowej jak i niskociśnieniowej. Nie było to rozwiązanie ekonomiczne, tym niemniej twórcy układu wyszli z założenia, że okręt z prędkościami maksymalnymi pływa zaledwie kilka procent czasu swojej eksploatacji, więc straty z tego tytułu nie były zbyt duże.

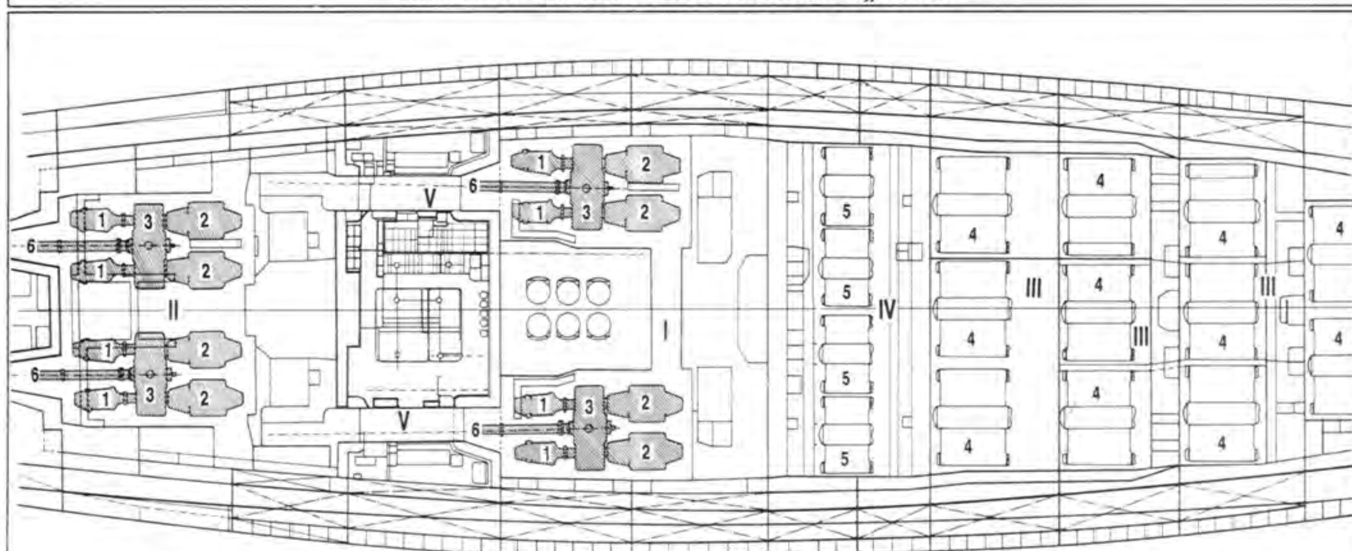
Para po odpracowaniu kierowana była do skraplaczy próżniowych, chłodzonych wodą morską. Przy pracy turbin w reżimie mocy maksymalnej do skraplaczy kierowana była para o stosunkowo wysokich parametrach i były kłopoty z jej skropleniem.

Pary dostarczało 11 dużych kotłów typu Kanpon (skrót od *Kansei Hombu* – Departament Techniczny Marynarki, który był konstruktorem tych kotłów) Typ B (Ro) opalanych mazutem, rozmieszczonych w części przedniej śródokręcia w wodoszczelnych przedziałach (11 przedziałów), oraz 8 mniejszych kotłów opalanych paliwem alternatywnym (mazut, węgiel), umieszczonych w dwóch wodoszczelnych przedziałach za kotłami głównymi. Produkowały one parę o ciśnieniu roboczym 20 $kg/cm^2$. Konstrukcja kotłów zbliżona była do brytyjskiej konstrukcji typu Yarrow, rozpowszechnionej w owym czasie na świecie. Były to kotły opłomkowe trójwalczakowe, z dwoma walczakami wodnymi na dole i jednym parowym na górze, połączonymi wygiętymi lekko opłomkami. To wygięcie pozwalało kompensować wydłużenia termiczne.

**Układ wydalania spalin**

Wielkim problemem dla konstruktorów okrętu był system wydalania spalin. Przyjęty na „Hosho" system walcowych kominów nie był zbyt dobrym rozwiązaniem. Dym z komina wielokrotnie unosił się nad pokładem startowym i powodował utrudnienia podczas lądowania samolotów. W konsekwencji zbudowano model lotniskowca „Akagi" w skali 1:48 i poddano go wszechstronnym badaniom i testom w tunelu aerodynamicznym Instytutu Badawczego (*Gijitsu Kenkyo Sho*) w Kasumigaura. Podczas prowa-

**SCHEMAT SIŁOWNI LOTNISKOWCA „AKAGI"**




**Objaśnienia:**
**I. Maszynownia dziobowa, II. Maszynownia rufowa, III. Kotłownia główna. IV. Kotłownia pomocnicza, V. Tunel linii wałów,**
**1. Turbina wysokociśnieniowa, 2. Turbina niskociśnieniowa, 3. Przekładnia zbiorcza, 4. Kocioł Kanpon B duży, 5. Kocioł Kanpon mały, 6. Linia wałów.**



**Lewoburtowe działa przeciwlotnicze kal. 127 mm. Zdjęcie wykonano podczas operacji hawajskiej 7 grudnia 1941 roku.**

dzonych testów wielokrotnie zmieniano kształt i wielkość komina głównego. Po uzyskaniu zgody wszystkich konstruktorów, zdecydowano się na wybór dużego komina na prawej burcie. Został on odchylony na prawą stronę pod kątem około 120° tak, że większa jego część była skierowana ku dołowi. W swojej części tylnej miał niewielki „komin" skierowany ku górze, który wystawał niewiele ponad pokład startowy. Był on głównie wykorzystywany do wydalania spalin podczas rozruchu jednostki, jednak to rozwiązanie nie było zbyt dobre, groziło bowiem uszkodzeniem podczas przechyłów poprzecznych okrętu.

Po paru miesiącach służby okazało się, że rozwiązanie przyjęte przez konstruktorów nie jest bez wad i usterek. Podczas żeglugi na wzburzonym morzu komin okrętu był wielokrotnie zalewany przez rozbryzgi fal, co powodowało zakłócenia w prawidłowym wydobywaniu się spalin bezpośrednio przez otwór wylotowy. Zastosowanie systemu chłodzenia komina, którego celem miało być obniżenie temperatury spalin i ich „uspokojenie" ,również nie zdało egzaminu. Wydobywające się spaliny, zmieszane z chłodnym powietrzem, doprowadzały ponownie do powstawania turbulencji i zakłóceń na ścieżce do lądowania. Generalna przebudowa okrętu przeprowadzona w latach 1934/1938 i zmiana komina głównego (rezygnacja z komina mniejszego) również nie była dobrym rozwiązaniem. Kłopoty z jakimi borykali się piloci z lotniskowca „Akagi" nie ominęły również innych lotniskowców Cesarskiej Marynarki.

## MODERNIZACJA OKRĘTU

Modernizację lotniskowca rozpoczęto w dniu 24 października 1935 r. w stoczni Marynarki w Sasebo. Trwała ona do 31 sierpnia 1938 r.[1]. Powodem przedłużenia się generalnej przebudowy były kłopoty finansowe, jakie trapiły marynarkę japońską. Drugim powodem przedłużającym modernizację był brak doświadczenia i wzorów do naśladowania. Nowa klasa okrętów, która powstała praktycznie po Traktacie Waszyngtońskim, dopiero się rozwijała i wszelkie rozwiązania techniczne były w tej dziedzinie nowością. Typowym przykładem eksperymentowania były modernizacje, którym „Akagi" był poddawany w czasie trwania swojej służby. Przebudowa okrętu liniowego na lotniskowiec bez jakiegokolwiek przygotowania merytorycznego ze strony konstruktorów zaowocowała nieudaną konstrukcją.

Okręt zbudowany był początkowo z układem trzech pokładów startowych. Na nieopancerzoną płytę stalową o grubości 10 mm położono na pokład teakowy, który nie stanowił żadnej ochrony. Ten pokład startowy oparto w większości na dźwigarach, które posadowiono na kadłubie krążownika liniowego. Pokład startowy posiadał budowę segmentową. Przed modernizacją posiadał 5 segmentów o łącznej długości 190,1 m. Po modernizacji kadłub składał się z 7 segmentów. Segmenty połączono za pomocą połączeń kompensacyjnych, które kompensowały zmienną długość pokładu podczas pracy kadłuba na fali (pokład startowy nie stanowił dodatkowego usztywnienia kadłuba!). Zastanawiający był brak bocznych ścian hangarów (prawoburtowej i lewoburtowej), które zabudowano dopiero po wypadkach we wnętrzu okrętu oraz na skutek nader częstych i niebezpiecznych przypadków zalewania wodą z rozbryzgów fal części od dziobowego mostka do połowy głównego pokładu.

Brak funkcjonalności układu trzech pokładów startowych oraz wypadki lotnicze, jakie miały miejsce na okręcie, spowodował wydłużenie górnego pokładu startowego oraz likwidację dolnych pokładów. W ich miejsce powstały hangary dziobowe całkowicie osłonięte płytą stalową. Zachowano pochylenie w kierunku rufy wynoszące 1,5°. W tym też okresie (1939/1942), aż do momentu zatopienia, „Akagi" był lotniskowcem o najdłuższym pokładzie startowym w japońskiej marynarce. Likwidacja pokładów startowych na dziobie pociągnęła za sobą zwiększenie kubatury wewnętrznej hangarów, ich długości i pojemności. Konsekwencją tego było usytuowanie dziobowego trzeciego podnośnika (o wymiarach 11,8 x 16 metrów) na dziobie. W tym też okresie „Akagi" został przystosowany do przewożenia 91 samolotów (66 maszyn operacyjnych oraz 25 maszyn w stanie rozmontowanym — osobno kadłuby, silniki, skrzydła). W związku ze zmianą samolotów na nowocześniejsze, poddano modernizacji systemy transportu amunicji oraz tankowania paliwa do samolotów. Zmodernizowano podnośniki amunicji (bomb oraz torped), jak również powiększono objętościowo zbiorniki z benzyną lotniczą pod pokładem opancerzonym. Wymagania stawiane okrętowi precyzowały konieczniść pełnego zatankowania oraz uzbrojenia eskadr z lotniskowca w celu wykonania trzech pełnych ataków.

Modernizacja siłowni polegała na zastąpieniu kotłów opalanych paliwem alternatywnym (węgiel lub mazut) na kotły opalane paliwem olejowym. Zmiana kotłów spowodowała konieczność zwiększenia bunkrów paliwa dla przyjęcia zapasu 5770 ton ze względu na wymóg zwiększenia zasięgu do 8200 mil morskich przy prędkości 16 węzłów. Oryginalne turbiny nie zostały w zasadzie zmienione a jedynie częściowo zmodernizowane, poddano natomiast gruntownej modernizacji układ wentylacji maszynowni. Zwiększona do 133.000 KM moc pozwoliła na osiągnięcie prędkości 31,2 węzła na próbach stoczniowych. Rezygnacja z dwóch kominów na rzecz jednego doprowadziła do likwidacji małego komina na prawej burcie. Istniejący komin powiększono oraz wzmocniono dodatkowo dźwigarami.

Na lewej burcie dodano małą nadbudówkę, która mieściła w sobie pomieszczenia nawigacyjne oraz kontroli operacji powietrznych i lotniczych. Wyprowadzono tam również dystrybutory benzyny lotniczej dla tankowania samolotów na pokładzie startowym. Model drewnianej nadbudówki był testowany podczas opuszczania Yokosuki w drodze do Sasebo na przebudowę. Podczas tej podróży wielokrotne testy związane ze startem i lądowaniem samolotów potwierdziły słuszność założeń. Ze względu na rozlokowanie komina (pojedynczy komin o dużej kubaturze) na prawej burcie, postanowiono usytuować nadbudówkę na lewej burcie. Niestety nie udało się

**Widok nadbudówki lotniskowca „Akagi" od dziobu. Zdjęcie wykonano w dniu 6 grudnia 1941 roku podczas operacji hawajskiej. Widoczna odprawa oficerów na pokładzie.**



wykluczyć powstającej turbulencji za nadbudówką oraz kominem. Piloci wielokrotnie skarżyli się na trudne warunki związane z podejściem do lądowania. Próby przeprowadzane w różnych warunkach i na innych okrętach nie wyeliminowały tego skutecznie.

Modernizacja pokładu startowego pociągnęła za sobą usunięcie dwóch wież działowych rozmieszczonych na środkowym pokładzie startowym. Pozostawiono jednak armaty kalibru 20 cm w kazamatach na rufie okrętu.

Nie poddano modernizacji (wymianie) armat kalibru 12 cm 45 cal 10 Nendo Shiki, pozostawiając je na starym miejscu. Jedynie armaty na prawej burcie otrzymały trzy różne wieże działowe wraz z barbetami. Różniły się one kształtem, wielkością osłon. Uzupełniono uzbrojenie przeciwlotnicze dodając czternaście podwójnych działek przeciwlotniczych kalibru 25 mm 96 Shiki Kiju 7 Gata, umieszczonych na bocznych pomostach (3 w części dziobowej oraz 4 w części rufowej) po siedem na każdej burcie.

## MALOWANIE LOTNISKOWCA „AKAGI"

**Malowanie kadłuba**

Malowanie kadłuba lotniskowca „Akagi" było następujące: część podwodna pomalowana na kolor czerwony (ceglasto-czerwony) do wysokości linii wodnej. Wały śrubowe w kolorze ciemnoszarym, śruba trzypiórowa utrzymana w kolorze naturalnym mosiądzu. Płetwy sterowe miały kolorystykę identyczną jak kadłub w części podwodnej.

Kadłub powyżej linii wodnej, do wysokości górnego pokładu startowego był w kolorze szarym. Wszystkie elementy oraz konstrukcje wsporników, dźwigarów pokładu głównego, barbety, bomby, żurawiki również w kolorze szarym.

W okresie międzywojennym okręt posiadał na swoim wyposażeniu brezenty w kolorze białym, które były rozwieszane w miejscach relingu. Podczas trwania wojny na Pacyfiku podstawowy odcień szarego koloru uległ zmianie na barwę srebrzysto-szarą. Przyczyną tej zmiany był brak dostatecznej ilości komponentów do zsyntezowania koloru czarnego, używanego w marynarce do uzyskania odpowiedniego natężenia szarości.

**Malowanie komina**

Komin okrętu został pomalowany na kolor szary z wyjątkiem czarnej obwódki na szczycie. Szerokość obwódki została określona przepisami na jedną ósmą sumy długości i szerokości komina. Podczas całej swej służby malowanie komina nie uległo zmianie.

**Pokład startowy**

Pokład startowy (główny) lotniskowca został w całości pokryty drewnem teakowym. Przez środek pokładu wymalowano grubą linię ciągłą od dziobu do rufy. Po obu jej stronach zaznaczono białe linie przerywane, pomagające pilotowi podczas startu i lądowania. Od strony rufy, w odległości 1/4 długości pokładu wymalowano białe koło określające punkt przyziemienia — punkt zetknięcia się lądującej maszyny z pokładem lotniskowca. Na rampie rufowej wymalowano poprzeczne biało – czerwone pasy ułatwiające pilotom określenie początku pokładu podczas podejścia do lądowania. Podnośniki samolotowe zostały pomalowane na kolor szary oraz namalowano na nich linie wzdłużne w kolorze białym.

„Akagi", jak wiele japońskich lotniskowców posiadał nieoficjalne oznaczenie, którym był pierwszy znak fonetyczny nazwy okrętu pisany katakaną (kursywa pisma japońskiego), wymalowany na pokładzie głównym w okolicach rampy rufowej, tuż za biało-czerwonymi pasami ostrzegawczymi.

**Pokład dziobowy – pokład manewrowy**

Pokład dziobowy mieszczący urządzenia służące do opuszczania i podnoszenia kotwic, podejmowania holu, cumowania itp. pokryty był w całości płytami stalowymi z powierzchniami przeciwpoślizgowymi i pomalowany został na kolor jasnoszary. Wyposażenie pokładu (kabestany, polery, łańcuch kotwiczny, kotwice główne oraz kotwicę zapasową umieszczoną w specjalnej kołysce na lewej burcie) malowane było na kolor ciemnoszary. Winda kotwiczna z bębnami łańcuchowymi, kluza kotwiczna, bębny z linami cumowniczymi, pomalowana została na kolor szary.

**Pokład rufowy**

Pokład rufowy został wyłożony linoleum barwy żółtoziemistej. Prostokąty o wymiarach przybliżonych 2 x 4 m pokrywały pokład od drzwi wejściowych hangaru do dźwigarów pokładu (rampy rufowej) startowego. Pokrycie pokładu linoleum zabezpieczało go przed wpływem wody zaburtowej. Pomiędzy prostokątami linoleum umieszczono mosiężne paski jako łączniki.

**Pokłady hangarowe**

Pokłady we wnętrzu okrętu były malowane na kolor jasnoszary w odcieniu błękitu. Część pokładów hangarowych miała powierzchnie przeciwpoślizgowe. Na pokładach wymalowano białe linie komunikacyjne, białe oraz żółte linie ostrzegawcze przed lukiem podnośnika samolotów.

**Łodzie okrętowe**

Łodzie okrętowe na okręcie zostały rozmieszczone w dwóch grupach. Na prawej i lewej burcie w okolicach śródokręcia oraz na rufie pod rampą rufową (pokładem głównym). Pomalowane były na kolor jasnoszary. Pomieszczenia sterówki, wnętrza łodzi były pomalowane lakierem bezbarwnym i utrzymane w kolorze naturalnego mahoniu, teaku. Na dziobie i rufie łodzi 11 metrowych umieszczono replikę flagi oraz nazwę jednostki w kolorze białym.

**Linia wodna**

Linię wodną na japońskich okrętach tworzyła krzywa przechodząca przez trzy punkty na kadłubie, zastępując zwyczajową prostą linię wyznaczoną przez lustro wody:
pierwszy punkt, leżący na wysokości śródokręcia, odpowiadał 1/100 części szerokości kadłuba;
punkt drugi, dziobowy, odpowiadał 1/300 długości całkowitej okrętu przechodząc powyżej punktu wyznaczonego na śródokręciu;
punkt trzeci, rufowy, odpowiadał średniej wysokości dwóch poprzednich punktów (1/600).

Linia wodna na lotniskowcu została pomalowana na kolor ciemnoszary.



**Widok pokładu rufowego „Akagi". Z tyłu widoczne lotniskowce „Kaga" oraz „Zuikaku". Operacja hawajska, 5 grudnia 1941 roku.**

przeciwlotniczej posiadały wodoodporne płócienne pokrowce przykrywające wieże dział i końce luf. Podczas działań wojennych kolor biały został zastąpiony kolorem szarym, kaptury osłaniające wyloty luf były w kolorze białym i szarym. Wieże działowe, osłony i lufy dział były pomalowane na kolor jasnoszary. Karabiny maszynowe nie były malowane lecz pozostawały w kolorze oksydowanego metalu — czarnym.

Podczas działań bojowych okręt był wyposażony w dodatkowe zabezpieczenia przed odłamkami. Nadbudówka po lewej burcie miała worki z piaskiem rozwieszane dookoła nadbudówki, w szczególności w rejonie stanowiska dowodzenia; część wyposażenia radiowego, centrale kierowania ogniem, dalmierze były chronione rozpiętymi linami sizalowymi (w naturalnym kolorze lin). Pomiędzy armatami 127 mm na lewej burcie były rozwieszane (od podstawy barbety do górnego pokładu) liny sizalowe jako ochrona przed odłamkami.

**Nazwa okrętu**

Nazwę okrętu wymalowano od prawej do lewej strony na kadłubie kursywą pisma hiragana. Kolor liter był złoty. Ta kolorystyka nie uległa zmianie w późniejszym okresie.

**Herb okrętu** (*Gomonsho*)

Zgodnie z japońską tradycją lotniskowiec otrzymał 16-listną chryzantemę o średnicy 1200 mm, malowaną na kolor złoty.

**Znak przynależności państwowej**

Znak przynależności państwowej, symbol wschodzącego słońca (*Hinomaru*) został wymalowany na pokładzie startowym w 1/4 odległości od dziobu, na białym tle. Po rozkazach wydanych przez admirała Yamamoto w maju 1941 roku, nakazujących zamalowywanie znaków rozpoznawczych własnych okrętów wpływających do baz morskich, okręt nie miał *hinomaru*. Dopiero w maju 1942 roku zaczęto malować *hinomaru* na pokładach lotniskowców w celu rozpoznania własnych okrętów tej klasy. Przyczyną był rajd bombowców amerykańskich na Tokio.

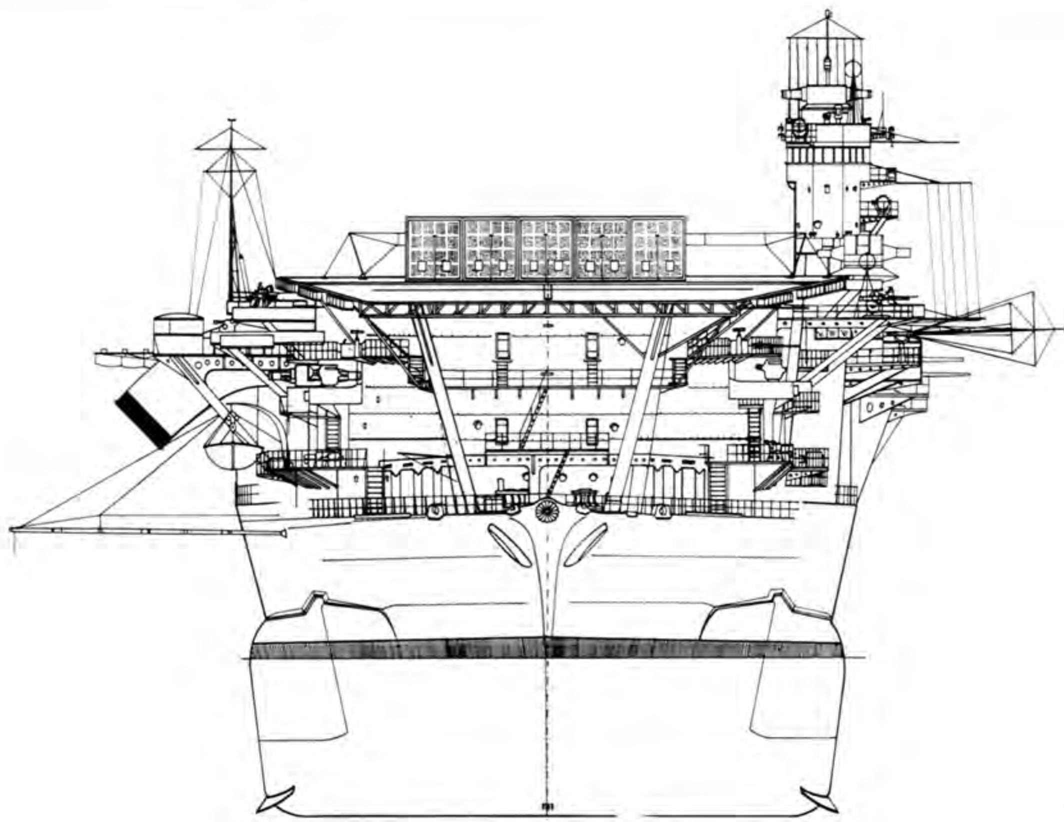
**Działa**

Działa artylerii głównej, rozmieszczone w rufowych kazamatach, jak również działa artylerii

PRZYPISY DO CZĘŚCI II

[1]W ciągu całej swojej kariery lotniskowiec był poddawany drobnym przebudowom i modernizacjom. Autorzy skupili się generalnie na najważniejszej przebudowie obejmującej zmianę sylwetki okrętu. Dokonano tego w latach 1935/1938 i do tego okresu odnoszą się opisy. Zakresy innych drobnych modernizacji są umieszczone w tekście dotyczącym poszczególnych partii okrętu.

[2]Spotyka się również pisownę „Honbu" — jest to całkowicie poprawne z uwagi na zróżnicowaną wymowę Japończyków.




RYSOWAŁ: TADEUSZ SKWIOT

„AKAGI" - WIDOK OD DZIOBU (RYSUNEK UPROSZCZONY)

# SAMOLOTY POKŁADOWE LOTNISKOWCA „AKAGI"

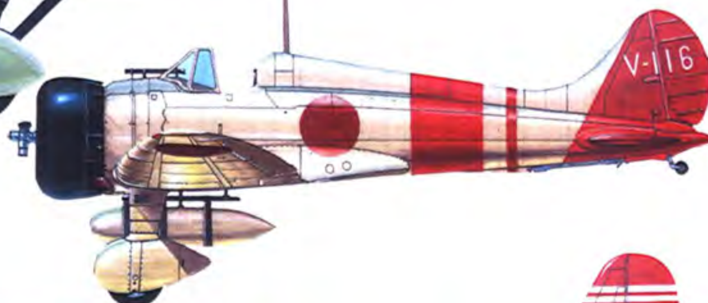
Aichi D1A2 (Susie) - Pokładowy bombowiec nurkujący Typ 96. Malowanie samolotu z początku 1941 roku, w okresie gdy samoloty z „Akagi" stacjonowały w bazie w Omura koło Nagasaki.



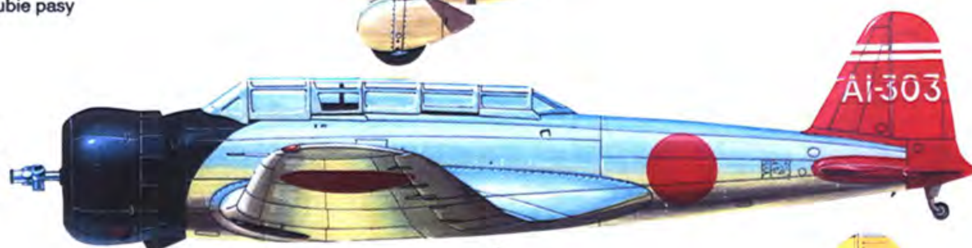

Yokosuka B4Y1 (Jean) - Morski Typ 96 pokładowy samolot szturmowy - w typowym kamuflażu z okresu do jesieni 1941 roku. Cały samolot był malowany srebrzystą farbą, natomiast usterzenie było czerwone. Osłona silnika była granatowo-czarna.



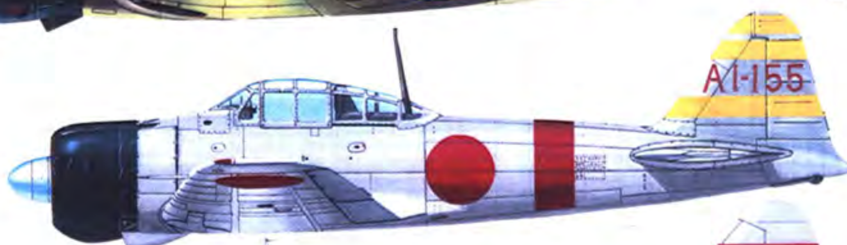

Mitsubishi A5M4 (Claude) - Morski Typ 96 pokładowy samolot myśliwski - w malowaniu z końca 1939 roku. Cały samolot był pozosta-wiony w naturalnym kolorze duralu, a jego powierzchnie zabezpieczono przed działaniem czynników klimatycznych warstwą bezbarwnego lakieru nitocelulozowego. Lakier ten z czasem nabierał złotawego odcienia. Ogonowa część samolotów tego typu była malowana w charakterystyczny sposób ( z pozostawieniem niemalowanej krawędzi natarcia statecznika pionowego) na kolor czerwony. Na kadłubie pasy oznaczenia funkcyjnego.



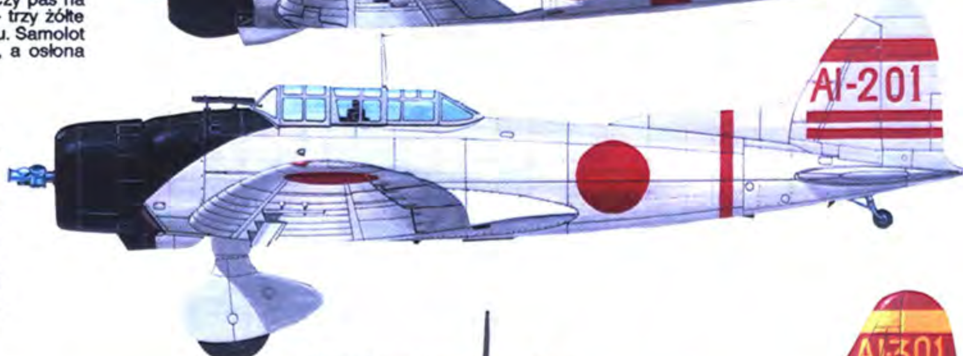

Nakajima B5N1 (Kate) - Morski Typ 97 pokładowy samolot szturmowy Model 1 - podstawowy typ samolotu bombowego i torpedowego do połowy 1941 roku. Wszystkie samoloty tego typu posiadały w ten sposób malowany przód i osłonę silnika.




Mitsubishi A6M2 (Zeke lub Zero) - Morski Typ Zero myśliwiec pokładowy Model 21(w skrócie Reisen) - podstawowy samolot myśliwski japońskiej marynarki od początków 1941 roku. Sylwetka przedstawia malowanie samolotu dowódcy eskorty myśliwskiej, kpt. Shigeru Itaya z lotniskowca „Akagi" podczas nalotu na Pearl Harbor 7 grudnia 1941 roku. Elementem szybkiej identyfikacji samolotów z tego okrętu był szeroki pojedynczy pas na tylnej części kadłuba, a samolotu dowódcy - trzy żółte pasy na stateczniku pionowym i sterze kierunku. Samolot malowany był w całości na kolor jasnoszary, a osłona silnika na czarno.




Aichi D3A1 (Val) - Morski Typ 99 pokładowy bombowiec nurkujący Model 11 - podstawowy typ bombowca nurkującego na pokładach lotniskowców, od połowy 1940 roku wypierający D1A2 z I linii. Samolot w typowym kamuflażu (jasnoszary kadłub, czarny przód i osłona silnika). Samolot pilotowany przez kpt. Zenji Abe ze strzelcem/radiotelegrafistą - chor. Chiaki Saitō brał udział w ataku na Pearl Harbor. Na stateczniku oznaczenie funkcyjne dowódcy 2 dywizjonu grupy bombowców nurkujących z lotniskowca „Akagi".




Nakajima B5N2 (Kate) - Morski Typ 97 pokładowy samolot szturmowy Model 3. Samolot z operacji cejlońskiej - kwiecień 1942 roku - pilotowany przez kmdr ppor. Mitsuo Fuchidę - dowódcę grupy lotniczej z lotniskowca „Akagi". Samolot posiada jeszcze malowanie i oznakowanie z okresu nalotu na Pearl Harbor - pas szybkiej identyfikacji samolotów lotniskowca na kadłubie oraz oznaczenia funkcyjne dowódcy grupy lotniczej tego ataku: czerwony statecznik pionowy i trzy żółte pasy na nim. Widoczne ubytki zielonej farby, spowodowane kilkumiesięczną eksploatacją w warunkach morskich.




ISSN 1230-8978

ISBN 83-86208-00-7

